L'ILLUSTRATION

11 MAI 1940

N° 5071 — 98e Année

L'ILLUSTRATION

JOURNAL HEBDOMADAIRE UNIVERSEL

13, Rue Saint-Georges, PARIS

11 Mai 1940

Téléphone : Trudaine 82-54.
4 lignes groupées.
Chèques Postaux Paris 2101

Le droit de reproduction des dessins, des gravures et du texte de ce numéro est réservé pour tous pays.

Adresse Télégraphique : Illustration - 22 Paris.
R. C. : 135013 (Seine).

Louis BASCHET, Codirecteur.
Roger BASCHET, Adjoint aux Services artistiques.

RENÉ BASCHET, Directeur.
Jacques BASCHET, Directeur des Services artistiques.

Gaston SORBETS, Rédacteur en chef.
René LEFÉBURE, Chef de l'Atelier de dessin.

TARIF D'ABONNEMENT

Les abonnements partent obligatoirement du 1er de chaque mois.

		1 AN	6 MOIS	3 MOIS
A) **FRANCE, COLONIES FRANÇAISES et MONACO**	F. F.	265 »	138 »	74 »
B) **ÉTRANGER**				
I. Pays dans lequel un compte postal est ouvert à « L'Illustration ».				
Suisse	F. S.	44 »	23 »	12.50
Les règlements peuvent être effectués par chèque postal suisse au compte : IV B 557 Les Brenets.				
II. Pays accordant une réduction d'affranchissement.	F. F.	365 »	190 »	105 »
Afrique du Sud (Union), Albanie, Argentine, Belgique et Colonies belges, Brésil, Bulgarie, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République Dominicaine, Égypte, Équateur, Espagne et Colonies espagnoles, Estonie, Finlande, Grèce, Guatemala, Guyane hollandaise, Haïti, Hedjaz, Hollande, Honduras, Hongrie, Irak, Iran, Italie et Colonies italiennes, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Portugal et Colonies portugaises, Roumanie, Salvador, Suède, Terre-Neuve, Turquie, U. R. S. S., Uruguay, Vatican (Cité du), Venezuela, Yougoslavie.				
III. Pays exigeant le plein tarif d'affranchissement.	F. F.	490 »	250 »	135 »
Tous les pays ne figurant pas ci-dessus.				

ABONNEMENTS-POSTE

L'Administration de certains pays accepte des abonnements aux tarifs français **majorés d'une taxe variable dans chaque pays.** Tous renseignements complémentaires sont fournis gratuitement par les bureaux de poste.

CHANGEMENT D'ADRESSE

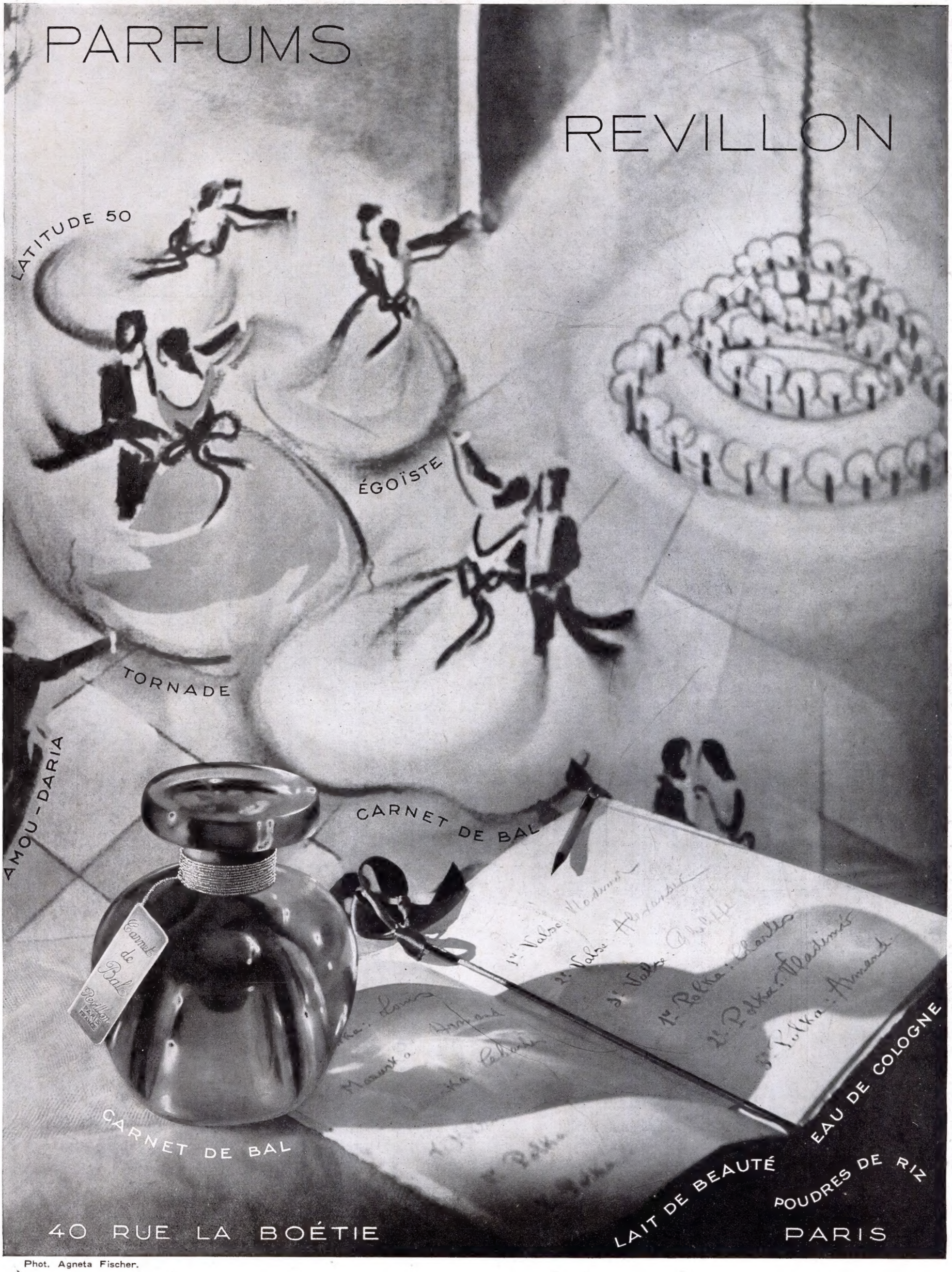
Les demandes de changement d'adresse doivent obligatoirement être accompagnées de la dernière bande et de DEUX francs en timbres-poste. Pour éviter tout retard elles doivent nous parvenir au moins dix jours à l'avance.

ÉTATS-UNIS. — Entered as second class matter January 27, 1903, at the Post-Office at New York, N. Y. under Act of March, 3, 1879.

UN ABONNEMENT DE 16 MOIS A L'ILLUSTRATION VALABLE DU 1ER SEPTEMBRE 1939 AU 31 DÉCEMBRE 1940 POUR LE PRIX EXCEPTIONNEL DE 340 FRANCS

Devant l'affluence des demandes qu'elle reçoit chaque jour, L'ILLUSTRATION a dû procéder à la réimpression des pages de guerre qu'elle a publiées depuis le début des hostilités. Abonnez-vous donc sans retard pour le prix exceptionnel de **340** francs **(France)** et vous recevrez immédiatement la série des numéros parus de septembre 1939 jusqu'à ce jour, et ensuite, jusqu'à fin décembre 1940, tous les numéros hebdomadaires et spéciaux avec leurs suppléments en couleurs, portraits de généraux, cartes à grande échelle, belles photographies et vivants reportages. Cette collection unique au monde constituera, comme en 1914-1918, la plus complète histoire de la guerre.

petits morceaux de papier arrachés à plusieurs feuilles 80f



Phot. Agneta Fischer.

Il faut ensemencer pour faire de belles récoltes !

93

Il faut acheter le bon billet pour gagner à la

LOTERIE NATIONALE

Achetez-le aujourd'hui même !

Avez-vous toujours et partout

de l'eau... du savon...

un blaireau...

du temps...

de la place...

Non...

alors adoptez la

CREME RAPIDE GIBBS

avec laquelle vous vous raserez sans savon, sans blaireau et dans un temps-record

R. S. K.

Voulez-vous plaire, séduire ?

Un rien... une trace de parfum CONCRETA de Molinard derrière l'oreille, sur la nuque, dans les cheveux, sur les sourcils, **suffit à vous rendre la plus captivante des femmes.**

CONCRETA est la cire naturelle des fleurs aux parfums les plus suaves, les plus tenaces créés par Molinard, le grand parfumeur de Grasse.

Contenus dans de charmants petits étuis de forme originale, vous les portez dans votre sac ou la poche d'un vêtement, sans crainte de vous tacher, le CONCRETA n'étant pas liquide.

Iles d'Or
Calendal
Xmas Bells
Tabatchin
Habanita
Carino
Namiko
Toute la Provence
Chypre
Ambre
Toutes les Alpes
Fleurettes

Mimosa
Lavande
Jasmin
Muguet
Œillet
Violette
Pois-de-Senteur
Gardenia
Rose
Narcisse
Héliotrope
Lilas

Xmas Bells
Iles d'Or
Jasmin
Fleurettes
Chypre

Concreta

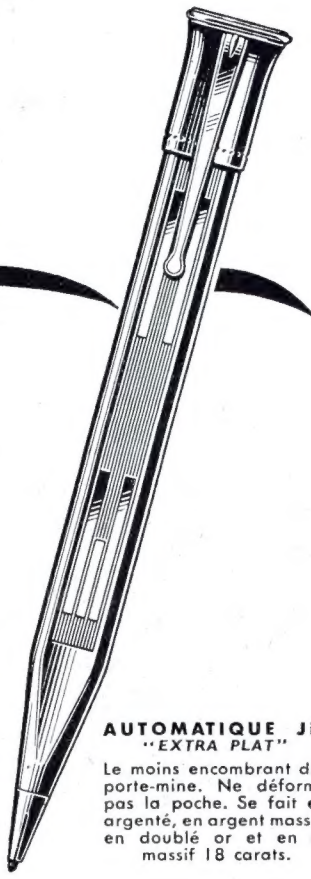
Toutes parfumeries et
21, rue Royale, PARIS

MOLINARD
PARFUMEUR DEPUIS 1849

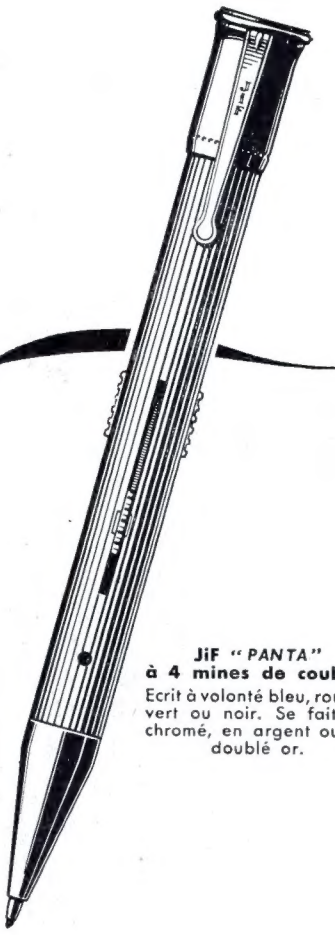
De passage sur la Riviera, visitez nos usines de Grasse.

Représentants à l'étranger : **CANADA** - W. VINCENT - 934, Sainte-Catherine Est, MONTRÉAL — **MEXIQUE** - E. EBRARD y Cia - Boîte Postale 1270, MEXICO
SUISSE - ATHANOR S. A. - 19, rue Toepffer, GENÈVE — **BELGIQUE** - Victor GUELLUY - 53, rue du Viaduc, TOURNAI

ENCRE WATERMAN en flacon "TIP-FILL"
(Permet d'utiliser l'encre jusqu'à la dernière goutte.)



AUTOMATIQUE JiF "EXTRA PLAT"
Le moins encombrant des porte-mine. Ne déforme pas la poche. Se fait en argenté, en argent massif, en doublé or et en or massif 18 carats.



JiF "PANTA" à 4 mines de couleur
Ecrit à volonté bleu, rouge, vert ou noir. Se fait en chromé, en argent ou en doublé or.

En toutes circonstances

les dernières créations

JiF Waterman

vous seront plus pratiques

Chaque création JiF-WATERMAN marque un nouveau pas dans la voie du pratique et de l'esthétique, et ajoute à votre facilité d'écriture.
Utilisez donc les derniers modèles JiF-WATERMAN, ils vous assureront les plus longs services grâce à leur inégalable qualité.

WATERMAN à cartouche d'encre
Recharge instantanée, super-contenance, niveau visible. Modèle long et modèle court en noir jais ou couleurs nacrées.

POUR VOTRE WATERMAN
A CARTOUCHE D'ENCRE
l'étui de 10 cartouches
"De quoi écrire pour 1 an"

MAIGRIR
LES COMPRIMÉS
IODORGANINE
MERCIER
à base de glandes associées provoquent l'amaigrissement de 1 à 20 K° sans aucun danger pour la santé.
ENVOI NOTICE GRATUITE
la boite 18.90
cure 6 boites 94.50
toutes pharmacies
LAB. MERCIER, 41 Route de Turin NICE

FABRICANTS FRANÇAIS
qui désirez **EXPORTER** dans les colonies françaises et anglaises, adressez-vous à M. Jean Meissonnier, 25, building de la Bourse, Marseille, téléph. : C. 39-09, spécialisé depuis plusieurs années dans l'exportation de tous produits manufacturés vers la Côte occidentale d'Afrique, les Antilles, Madagascar, etc.
CLIENTÈLE DE PREMIER ORDRE

EDITIONS DU MAROC
Photos à terre et en avion.

Casbah de Bou Malem.
M. FLANDRIN, rue Gay-Lussac, à Casablanca.
Dépôt à PARIS :
OLLIVIER, 6, rue de Seine (6e).
Dépôt à LYON :
GOUTAGNY, héliograveur, 36, rue Victor-Hugo.

RÉVEILLEZ LA BILE DE VOTRE FOIE —
Sans calomel — Et vous sauterez du lit le matin, "gonflé à bloc".
Votre foie devrait verser, chaque jour, au moins un litre de bile dans votre intestin. Si cette bile arrive mal, vous ne digérez pas vos aliments, ils se putréfient. Vous vous sentez lourd. Vous êtes constipé. Votre organisme s'empoisonne et vous êtes amer, abattu. Vous voyez tout en noir !
Les laxatifs sont des pis-aller. Une selle forcée n'atteint pas la cause. Seules les PETITES PILULES CARTERS POUR LE FOIE ont le pouvoir d'assurer cet afflux de bile qui vous remettra à neuf. Végétales, douces, étonnantes pour activer la bile. Exigez les Petites Pilules Carters. Toutes pharmacies : Frs. 11.75

Ets JAMMES & MONTALAND
PARFUMEURS - DISTILLATEURS — GOLFE-JUAN (Alpes-Maritimes)
TOUTE LA PARFUMERIE SPÉCIALE pour les COLONIES
INDOCHINE — MADAGASCAR
ANTILLES — INDES
SPÉCIALITÉS POUR LA COTE D'AFRIQUE
PARFUMS de TRAITE - ALCOOL de MENTHE
AGENCES :

PARIS	MARSEILLE	BORDEAUX	BRUXELLES
J.-F. BESNARD	J. MOULET	J. DASTROS	E.-F. VAN BEVER
18, cité Trévise (Xe)	13, rue Villeneuve	24, rue du Teich	130, rue Em.-Banning

COMPAGNIE OPTORG
SIÈGE SOCIAL A SAIGON (Indochine)
EXPORTATION - IMPORTATION
AGENCES
en Indochine : Saïgon, Pnom-Penh, Vinh, Tourane, Hué, Hanoï, Haiphong
en Chine : Shanghaï, Tientsin, Yunnanfou.
SOCIÉTÉS AFFILIÉES
OPTORG Co. (Malaya) Ltd - Siège social à SINGAPORE
Agences Straits Settlements : Singapore, Kuala Lumpur, Penang.
Chine : Hongkong.
HANDELMAATSCHAPPIJ OPTORG N. V.
Siège social à AMSTERDAM
Agences : Indes Néerlandaises : Batavia, Soerabia, Semarang.
COLONIAL & FOREIGN TRADING Co.Ltd
Siège social à LONDRES
Bureau de PARIS : 63, avenue des Champs-Élysées.

MUSCAT DE FRONTIGNAN DE LA COOPÉRATIVE
Expédition Caisses : 2 bouteilles, 44 francs ; 3 bouteilles, 66 francs ; 6 bouteilles, 114 francs, franco domicile contre versement compte chèque postal : Montpellier 3865. Mêmes prix, envois aux armées. Échant. gratuits.
COOPÉRATIVE DES MUSCATS DE FRONTIGNAN (Hérault). — Agents sérieux demandés.

PURETÉ du teint
LE LAIT CANDÈS efface points noirs, boutons, rides précoces, **taches de rousseur.** Il donne à l'épiderme limpidité, jeunesse et fraîcheur.
LAIT CANDÈS
21 F. le Flacon
Toutes Pharmacies et 16, Bd Saint-Denis, PARIS
Il date de 1849

Acheteurs demandés en **Angleterre,** dans l'Empire **Britannique** et tous pays étrangers. **Prix très favorables.**

Pour les
AUTOMOBILISTES DÉBUTANTS

48 pages, 20 gravures. - En vente partout
Prix : 5 fr. 50

NERVURE GUIDE : De par sa position centrale et sa forme mince et encochée elle entre en action à la moindre alerte au dérapage.
NERVURES LATÉRALES : Plus rigides que la nervure centrale, elles renforcent l'action de cette dernière.
CANAUX assurant une évacuation facile de l'air, d'où un roulement parfaitement silencieux.
ÉPAULEMENTS très robustes. Leur action est immédiate et complète celle des nervures si besoin est. Leur forme et leur disposition rendent le pneu " mordant ".
le "SAFETY"
NERVURE CENTRALE appelée " Guide " entrant en action dès l'amorce d'un dérapage.
NERVURES LATÉRALES renforçant l'action de la nervure centrale. Ces trois nervures maintiennent le véhicule dans la ligne droite et empêchent tout dérapage dans le sens latéral
RENFORCEMENT des bandes de côté augmentant la surface de contact avec le sol et étendant la zone de sécurité contre les chocs au delà de la largeur de la bande de roulement.
CANAUX LATÉRAUX facilitant l'évacuation de l'air, permettant ainsi un roulement parfaitement silencieux et assurant un freinage immédiat et un démarrage parfait.
le "Super-Service"
la Chambre "Ult-Rapid"
Fabriquée avec un mélange spécial, la nouvelle chambre à air " Ult-Rapid " noire et jaune or présente les avantages suivants :
1° - gomme résistante, ne se déchirant pas malgré un roulage à plat ;
2° - bande jaune or d'un mélange particulièrement résistant au frottement de la jante et des pointes de talons du pneu ;
3° - épaisseur renforcée.
4° - ne se déforme pas.
Nervures sinueuses au centre et nervures droites sur les côtés donnant le maximum de résistance au dérapage latéral.
Renforcement des bandes de côté par une épaisseur de gomme supplémentaire.
Rainures donnant l'optimum de résistance au glissement. Sur sol mouillé, ces rainures assurent l'écoulement de l'eau permettant l'asséchement de la route au moment du contact pneu-roue.
"Ult-Rapid"
le "Ult-Rapid"
Le pneu qui s'accroche à la route
Colombes-Goodrich

Tant vaut l'isolant tant vaut la bougie...

LA CÉRAMIQUE FRANÇAISE CRÉE LE MEILLEUR ISOLANT DU MONDE

L'"ALUMIN"

Le tour de force réalisé : produire **industriellement** un isolant à très **haute proportion d'alumine.**

Une tenue exceptionnelle aux variations de température.

Un isolant électrique aussi parfait à chaud qu'à froid.

Une conductibilité thermique élevée assurant un excellent refroidissement de la Bougie.

Une résistance mécanique inégalée.

Telles sont les supériorités de l'Alumin, merveille de la céramique française.

L'ALUMIN *est monté en exclusivité sur la nouvelle*

BOUGIE POGNON GERGOVIA ALUMIN

Chauffé brutalement au chalumeau et jeté dans l'eau glacée, l'isolant Alumin résiste sans même se fendre à cette énorme variation de température

PARIS RHÔNE
DÉPOUSSIÉREURS ÉLECTRIQUES
ASPIRON EXCELSIOR
CIREUSE BIJOU
SUPER ASPIRON
SANITAIRE INDUSTRIEL
ASPIRON DIAMANT
ASPIRON BIJOU
INCASSABLES
INDÉFORMABLES
TOUS LES MODÈLES D'ASPIRATEURS ET DE CIREUSES, DEPUIS LES PLUS PETITS "BABY" JUSQU'AUX PLUS GRANDS, CONSTRUITS PAR LES PLUS IMPORTANTES USINES SPÉCIALISÉES DE FRANCE.
ROBUSTESSE - LONGUE DURÉE
FAIBLE CONSOMMATION DE COURANT
ASPIRON BABY
CIREUSE BABY
LE MOTEUR DE TOUS NOS APPAREILS EST "SUSPENDU"
tout comme celui des automobiles,
ASSURANT AINSI UN FONCTIONNEMENT SILENCIEUX SANS VIBRATIONS.
CONCEPTION ET FABRICATION ENTIÈREMENT FRANÇAISES
SOCIÉTÉ DE PARIS ET DU RHONE
CONSTRUCTEUR DES ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES PARIS-RHONE POUR L'AUTOMOBILE
Siège Social et Usines : 83, Chemin de Saint-Priest, LYON (VIIe)
PARIS : 202, Rue de Courcelles (XVIIe) — LYON : 11, Quai Jules-Courmont
Distributeur pour la Belgique : Léon SAUL, 249, Longue-Rue d'Argile, ANVERS

PHOSPHATINE

la bonne farine des beaux bébés

DEUX PRÉSENTATIONS

SPÉCIALE
sans cacao
PREMIER AGE - RÉGIMES

NORMALE
aromatisée au cacao (3 %)
SEVRAGE - CROISSANCE

PHOSPHATINE FALIÈRES - ASNIÈRES (SEINE)

R. LUSSAN PARIS

la mise en valeur totale
de
l'EMPIRE FRANÇAIS
est possible désormais
grâce
à la PROTECTION INDIVIDUELLE OU COLLECTIVE
au TRAITEMENT DES ACCÈS DE FIÈVRE
par les

QUINACRINE . PROPHYLAXIE INDIVIDUELLE ET TRAITEMENT DES ACCÈS DE FIÈVRE
PRÉMALINE PROPHYLAXIE COLLECTIVE

MÉDICAMENTS NON TOXIQUES BIEN TOLÉRÉS PAR L'ORGANISME

DRÉVILL grav. imp.

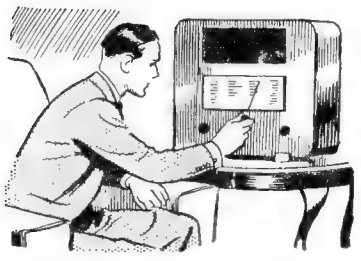
D'abord vous écoutez, puis...

VOUS VOUS TROUVEZ EN TRAIN DE PARLER LA LANGUE *de votre choix!*

Une occupation idéale pour les longues soirées du temps de guerre

Maintenant, plus que jamais, vous apprécierez le passe-temps que vous offre le cours Linguaphone pour apprendre les langues étrangères. Il combine le plaisir et l'utilité, il vous instruit en vous amusant. Vous apprenez avec une rapidité stupéfiante, par cette célèbre méthode, mais ce que vous apprenez si vite vous restera toute votre vie. En ce moment, acquérir un cours Linguaphone, c'est faire un véritable placement.

L'heure de votre leçon Linguaphone sera la meilleure de votre journée.



QUE DIT LA RADIO ÉTRANGÈRE AUJOURD'HUI ?

Voyez à quel point la connaissance des langues élargit votre connaissance de la situation présente. N'aimeriez-vous pas écouter les émissions des autres pays et contrôler ainsi vos sources d'information ? Linguaphone vous permettra de suivre avec facilité les postes étrangers.

PRIX SPÉCIAUX POUR LES MOBILISÉS

VOYEZ COMME C'EST FACILE !

Confortablement installé dans votre fauteuil, vous écoutez sur votre phono une série de leçons enregistrées sur disques, leçons dites par d'excellents professeurs-experts, natifs du pays dont vous apprenez la langue. En même temps, vous suivez la leçon sur un livre-clé illustré qui vous montre par l'image et par l'écriture les mots que vous entendez. La vue du mot et le son de ce mot vous deviennent très vite familiers et ainsi vous êtes bientôt capable de parler, de lire et d'écrire couramment. De même vous comprenez aisément une personne parlant la langue étrangère que vous étudiez. La prononciation correcte vous vient tout naturellement puisque vous n'avez jamais entendu un seul mot dit avec une mauvaise prononciation.

ÉCRIVEZ POUR DEMANDER LA BROCHURE ET FAIRE UN ESSAI GRATUIT D'UNE SEMAINE

Si vous voulez apprendre une langue étrangère, pour faciliter vos affaires, pour votre travail, pour mieux comprendre la politique internationale, pour capter les postes de radio étrangers, pour élargir votre conception de la littérature, de l'art, de la science, vous trouverez en Linguaphone le chemin le plus rapide, le plus facile et le plus attrayant.

Remplissez et retournez-nous le coupon ci-dessous. Vous recevrez gratuitement une brochure illustrée de trente-deux pages qui vous renseignera sur la méthode Linguaphone et qui vous expliquera comment vous pouvez faire chez vous, gratuitement, pendant une semaine, l'essai d'un cours complet Linguaphone dans la langue de votre choix.

Un seul cours Linguaphone peut servir à tous les membres d'une famille, à un groupe d'amis, aux élèves d'une même école.

LINGUAPHONE

ENSEIGNEMENT DES LANGUES ÉTRANGÈRES

LINGUAPHONE ENSEIGNE TOUTES LES LANGUES

Anglais	Finlandais
Allemand	Espagnol
Italien	Esperanto
Russe	Chinois
Polonais	Arabe
Suédois	Portugais
Hollandais	Persan

et 10 autres langues.

POSTEZ CE COUPON AUJOURD'HUI

pour recevoir gratuitement et sans engagement notre brochure illustrée contenant l'offre d'essai.

Si vous êtes à Paris, venez à notre Institut, 12, rue Lincoln (Champs-Élysées), Paris. Nous vous ferons une démonstration personnelle qui vous émerveillera.

NOM et prénoms : .....

Adresse : .....

Profession : .....

La langue qui m'intéresse est : .....

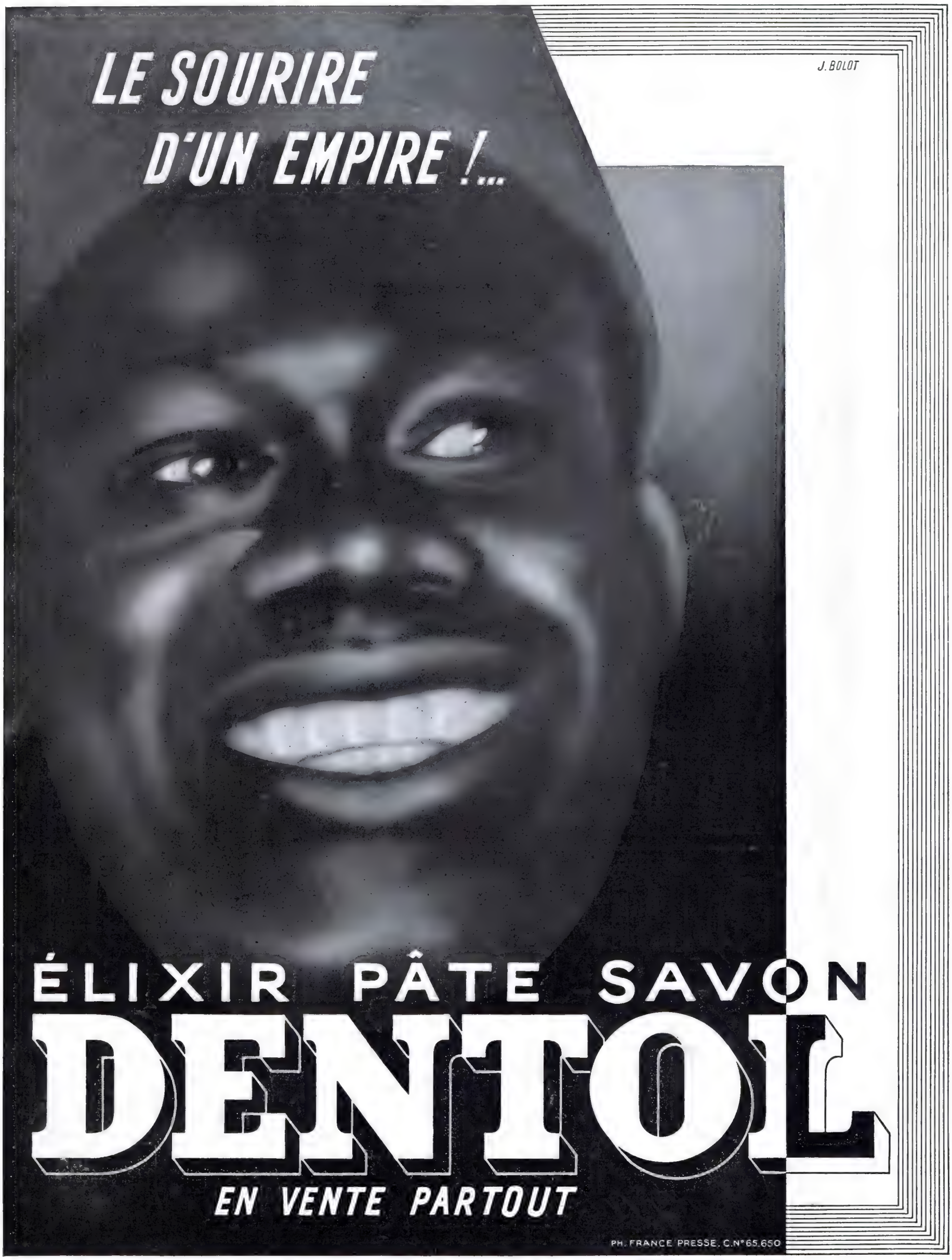
A adresser à l'**Institut Linguaphone**, 12, rue Lincoln, Paris-8e, pour recevoir gratuitement et sans engagement la brochure de renseignements contenant l'offre d'essai gratuit de 8 jours.

3 C. 5

Renvoyez ce coupon aujourd'hui sous enveloppe fermée affranchie à 1 franc.

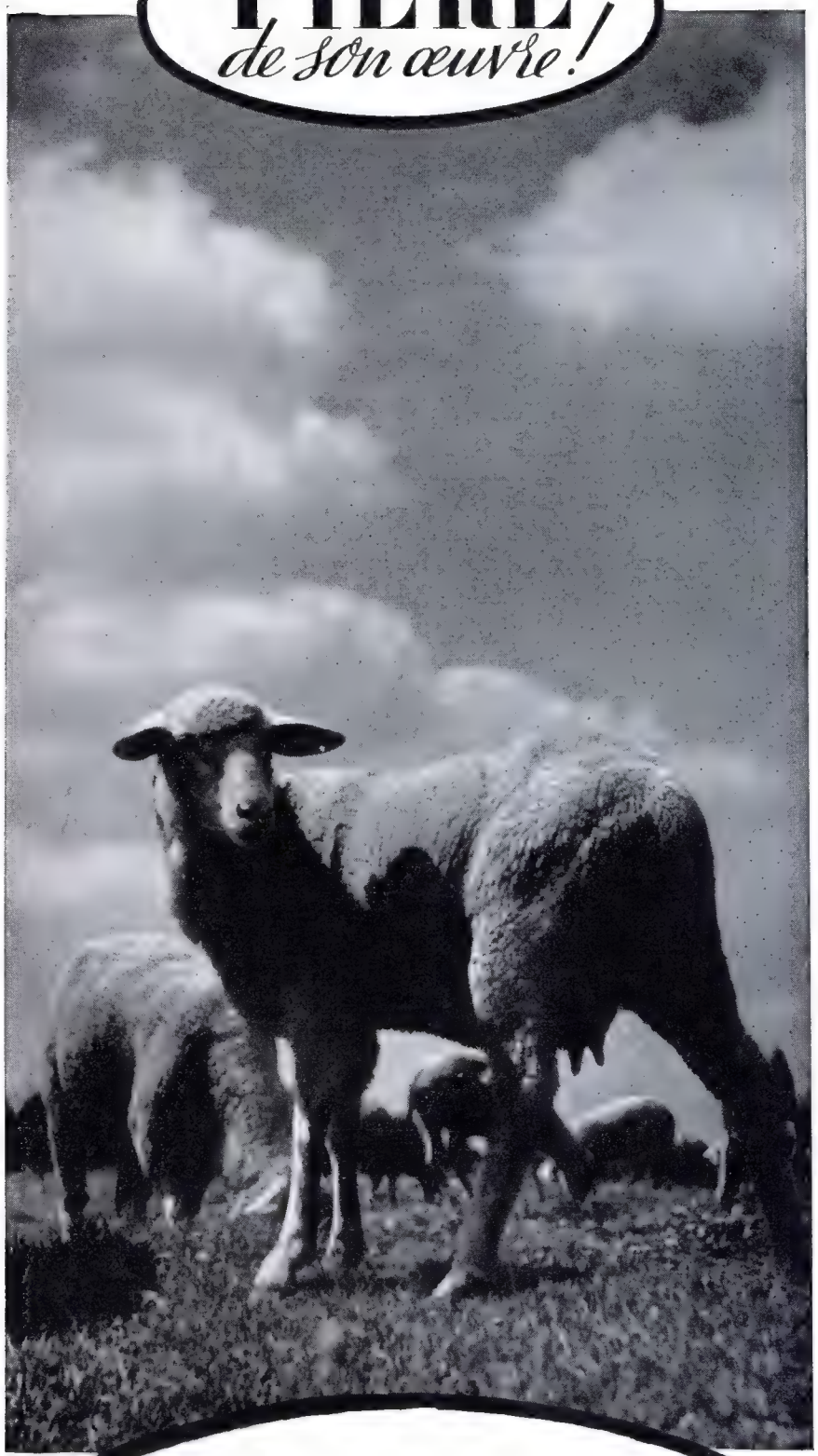
COINTREAU

LIQUEUR DIGESTIVE


LE SOURIRE
D'UN EMPIRE !...
J. BOLOT
ÉLIXIR PÂTE SAVON
DENTOL
EN VENTE PARTOUT
PH. FRANCE PRESSE. C.N° 65.650

Grace
Le tissage spécial du tulle utilisé pour la fabrication de la gaine SCANDALE, lui permet de jouer un double rôle. Elastique au point de ne faire qu'un avec vous-même, il résiste cependant où il faut pour former comme un moule qui donne à votre corps une grâce incomparable. Vous obtenez réellement ce que les critiques de la mode appellent : la ligne SCANDALE.
SCANDALE
LA GAINE FRANÇAISE EN TULLE FRANÇAIS
PARIS : 26, Rue Vignon ; 73, Faubourg Saint-Honoré ; 36 bis, Avenue de l'Opéra ; 17, Boul. Raspail. — LYON : 7, Rue de la République. — MARSEILLE : 11, Rue de la Darse. — NICE : 1, Rue du Maréchal Pétain. — BRUXELLES : 101, Rue de Namur. — LONDRES : 81, Great Portland Street. — TURIN : 237, Corso Vittorio Emanuele II. — BEYROUTH, Souk Tawilé.
CHEZ LES BONNES CORSETIÈRES ET DANS LES GRANDS MAGASINS.
Création Yves Alexandre
Publicité M. Noirclerc : N° 824

FIÈRE de son œuvre !



Et comment ne le serait-elle pas cette brebis du Rouergue ?

C'est avec son lait, c'est avec le lait des milliers de brebis qui, avant elle, ont brouté l'herbe des Causses que, depuis des siècles, les hommes fabriquent avec un soin infini, le plus renommé, le plus savoureux des fromages : le ROQUEFORT...

ROQUEFORT... le "roi des fromages".

Roquefort SOCIÉTÉ.. le premier "cru" des Roqueforts.

ROQUEFORT

SOCIÉTÉ

DE PLAS

3 MENACES POUR VOTRE CHEVELURE

1 L'ÂGE, si dès l'enfance votre cuir chevelu n'a pas été soigné et débarrassé des pellicules.

2 LES MALADIES, surtout les maladies fébriles (grippe, typhoïde, scarlatine) ainsi que le surmenage et l'anémie.

3 Une MAUVAISE HYGIÈNE du cuir chevelu tels des lavages trop fréquents ou l'emploi de lotions irritantes.

Pour assurer la santé de vos cheveux, les conserver sains, souples et brillants, utilisez le PÉTROLE HAHN. Agréablement parfumé, le PÉTROLE HAHN ne graisse pas, il est souverain contre la chute des cheveux et les pellicules.

PÉTROLE HAHN

SOCIÉTÉ DU CARBURATEUR ZÉNITH (Anonyme, Capital Fr. : 4.900.000)
26, Rue de Villiers, LEVALLOIS-PERRET (Seine) — 49-51, Chemin Feuillat, LYON (Rhône)

ATLAS COLONIAL FRANÇAIS

ÉDITÉ PAR " L'ILLUSTRATION "

DANS CE MAGNIFIQUE OUVRAGE, ŒUVRE DU COMMANDANT POLLACCHI, TOUTES LES COLONIES, LES PROTECTORATS, LES PAYS SOUS MANDAT Y SONT ÉTUDIÉS TOUR A TOUR. DES TEXTES SUBSTANTIELS ABONDAMMENT ILLUSTRÉS, DES CARTES PHYSIQUES, POLITIQUES, ÉCONOMIQUES FONT DE CET OUVRAGE UN GUIDE INCOMPARABLE POUR TOUS CEUX QUI DÉSIRENT CONNAITRE LE ROLE PRIMORDIAL QUE PEUT JOUER DANS LA GUERRE LA CONTRIBUTION DE NOTRE EMPIRE COLONIAL SOUS TOUTES SES FORMES. PLUS DE 30.000 EXEMPLAIRES DE L'ATLAS COLONIAL FRANÇAIS ONT ÉTÉ DÉJA VENDUS A CE JOUR.

L'ATLAS COLONIAL FRANÇAIS FORME UN IMPORTANT VOLUME 33x41 CENTIMÈTRES, ÉPAIS DE 6 CENTIMÈTRES.

IL COMPREND 326 PAGES, TOUTES MONTÉES SUR ONGLET, 55 CARTES EN COULEURS, DONT 37 AU FORMAT D'UNE PAGE ET LES 18 AUTRES SUR DOUBLE PAGE, 242 ILLUSTRATIONS EN HÉLIOGRAVURE, 58 GRAPHIQUES ET UN INDEX ALPHABÉTIQUE CONTENANT PLUS DE 25.000 NOMS.

PRIX DE VENTE : 395 FRANCS COMPTANT

BULLETIN DE SOUSCRIPTION à adresser à votre libraire ou à **L'ILLUSTRATION**, 13, rue Saint-Georges, **PARIS**, et à ses représentants.

J'achète l'**ATLAS COLONIAL FRANÇAIS** en un volume relié aux conditions suivantes :

FRANCE

395 fr., payables comptant. Port et emballage gratuits.

COLONIES

395 fr., au comptant seulement. Ajouter pour le port le prix d'un colis postal de 10 kilos.

ÉTRANGER

395 fr., au comptant seulement. Port dû.

En France, des conditions de paiement par mensualités peuvent être accordées; elles sont adressées sur demande.

Ci-joint mandat ou chèque à l'ordre de L'ILLUSTRATION de ..... fr. (chèques postaux 2101 Paris).

Nom et prénoms : .....

Profession ou qualité : .....

.....

Adresse :

.....

Gare de : .....

Le .....

Signature,

BANQUE D'ÉTAT DU MAROC

Société anonyme au capital de 46.200.000 francs entièrement libéré

SIÈGE SOCIAL : TANGER (Maroc)

ADMINISTRATION CENTRALE : RABAT (Maroc)

CONSEIL D'ADMINISTRATION ET AGENCE DE PARIS :

33, Rue La Boétie - PARIS-8e

■

AGENCES AU MAROC

ZONE FRANÇAISE :

CASABLANCA — FÈS — MARRAKECH — MAZAGAN — MEKNÈS
MOGADOR — OUJDA — PORT-LYAUTEY — RABAT — SAFI

ZONE ESPAGNOLE :

ALCAZARQUIVIR — BENI-ENSAR (Melilla)
LARACHE — TETUAN — VILLA-SANJURJO

SOCIÉTÉ INTERNATIONALE

DE RÉGIE CO-INTÉRESSÉE DES TABACS AU MAROC

Société anonyme au capital de 10.000.000 de francs

280, boulevard Saint-Germain. PARIS

■ ■ ■

La RÉGIE des TABACS au MAROC
met en vente dans tous les débits en France :

La cigarette MAROCAINE
Douce, légère, de qualité constante, elle a conquis le MAROC

La cigarette GLORIA
La délicatesse de son parfum séduit les plus difficiles

La poudre à priser NEFFA
La perfection de sa fabrication est reconnue par tous les priseurs

COMPAGNIE GÉNÉRALE DU MAROC

Société anonyme au capital de 35.000.000 de francs

Siège social à PARIS :
280, boulevard Saint-Germain

LA SOCIÉTÉ

a pour objet de faire toutes opérations industrielles, commerciales, financières, agricoles, mobilières et immobilières

AGENCE CENTRALE DES BANQUES COLONIALES

63 bis, rue Jouffroy, à PARIS (17e)

Directeur : M. R. HELLIER

Représentant légal en France des Banques privilégiées de la MARTINIQUE, GUADELOUPE, RÉUNION, GUYANE

BANQUE DE LA MARTINIQUE

Directeur : M. R. DIDELLOT

Siège social à **FORT-DE-FRANCE**

CAPITAL : 3.000.000 de francs

BANQUE DE LA GUADELOUPE

Directeur : P. MARCONNET

Siège social à **POINTE-A-PITRE**

Agence à **BASSE-TERRE**

CAPITAL : 3.000.000 de francs

BANQUE DE LA RÉUNION

Directeur : M. H. POULET

Siège social à **SAINT-DENIS**

Agence à **SAINT-PIERRE**

CAPITAL : 6.000.000 de francs

BANQUE DE LA GUYANE

Directeur : C. HALLEGUEN

Siège social à **CAYENNE**

Agence à **St-LAURENT-DU-MARONI**

CAPITAL : 1.200.000 francs

COMPAGNIE ALGÉRIENNE

SOCIÉTÉ ANONYME FONDÉE EN 1877.
Capital et réserves : 195.000.000 de francs.

***Siège social :* 50, rue d'Anjou, PARIS**

■

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE, DE BOURSE ET DE CHANGE

■

PRINCIPALES SUCCURSALES :

en FRANCE : Bordeaux, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice.
en ALGÉRIE : Alger, Bône, Constantine, Mostaganem, Oran.
en TUNISIE : Tunis, Bizerte, Sousse, Sfax.
au MAROC : Casablanca, Rabat, Marrakech, Tanger.
en SYRIE : Alep, Damas.
et au GRAND-LIBAN : Beyrouth, Tripoli, Zahlé.

AGENCES DANS LES PRINCIPALES LOCALITÉS DE L'AFRIQUE DU NORD

■

CORRESPONDANTS DANS LE MONDE ENTIER

SOCIÉTÉ MAROCAINE D'EXPLOSIFS

ET D'ACCESSOIRES DE MINES

Siège social : 21, rue d'Aumale - PARIS
Direction à CASABLANCA, 36, rue Guynemer
USINES A TIT-MELLIL ET A OUDJDA

1912

La **S. M. E.** a apporté au Maroc depuis l'origine du Protectorat un concours précieux aux Travaux d'Équipement (pistes, routes, ports, chemins de fer) ainsi qu'aux recherches et exploitations minières en mettant à la portée du Génie militaire, du Génie civil, de l'Entrepreneur et du Mineur les explosifs industriels les plus modernes.

1940

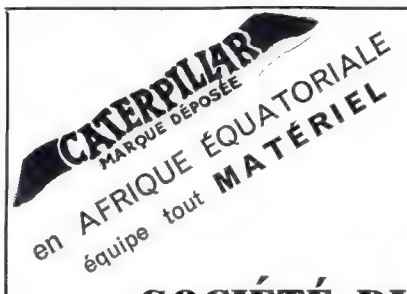
SES FABRICATIONS

CHEDDITES ■ NITRATITES

Fournisseurs de tous autres explosifs dynamites et poudres et de tous accessoires : mèches, détonateurs et cartouches de chasse.

AGENT GÉNÉRAL DE VENTE :

COMPTOIR DES MINES ET DES GRANDS TRAVAUX DU MAROC



INDUSTRIEL
TRAVAUX PUBLICS
AGRICOLE - FORESTIER
TRANSPORTS ROUTIERS

SOCIÉTÉ DU HAUT-OGOOUÉ

Concessionnaire pour l'A. E. F.

Paris : 10, rue d'Anjou

PORT-GENTIL LIBREVILLE DOUALA

PLANTATIONS DE LA TANOÉ

Cafés verts et torréfiés

Siège social : à NOÉ (Côte d'Ivoire)

Bureaux : **7, rue de Téhéran, Paris-8e** — Tél. : **Carnot 61-93**
Brûlerie : **8, rue Chevallier, Levallois-Perret** — Tél. : **Per. 12-12**

FRANÇAIS !

BUVEZ DU CAFÉ FRANÇAIS

BANQUE DE L'ALGÉRIE

CRÉÉE PAR LA LOI DU 4 AOUT 1851 — SOCIÉTÉ ANONYME, CAPITAL : 25 MILLIONS — R. C. PARIS 96.809

Immeuble de la Banque d'Algérie à Philippeville.

SIÈGE SOCIAL A PARIS
217, B^D SAINT-GERMAIN

SUCCURSALES :

ALGER : 8, Boulevard Carnot
BONE-BOUGIE-CONSTANTINE
MOSTAGANEM - ORAN
PHILIPPEVILLE - SIDI-BEL-ABBÈS - TLEMCEN - TUNIS.

BUREAUX :

AFFREVILLE - AIN-BEIDA
AIN-TEMOUCHENT - AUMALE
BEJA - BIZERTE - BLIDA
BORDJ-BOU-ARRERIDJ
BOUFARIK - BOUIRA
CHERCHELL - DJIDJELLI
GUELMA - MAISON-CARRÉE
MASCARA - ORLÉANSVILLE
RELIZANE - SAIDA - St-DENIS-du-SIG - SÉTIF - SFAX
SOUK-AHRAS - SOUSSE
TIARET - TIZI-OUZOU.

BANQUE DE SYRIE ET DU LIBAN

Société anonyme au capital de 57.375.000 francs.

R. C. : Seine 52.297.

Établissement ayant le privilège exclusif d'émission de billets de banque en Syrie et au Liban.

SIÈGE SOCIAL : 12, rue Roquépine. — PARIS (8e)

BUREAU REPRÉSENTATIF A MARSEILLE : 38, rue Saint-Ferréol.

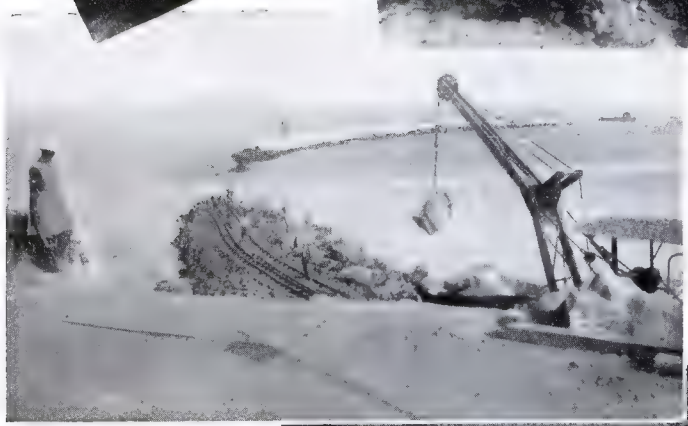
AGENCES
EN SYRIE : DAMAS, ALEP, DEIR-EZ-ZOR, DERAA, HAMAH, HOMS, IDLIB, KAMECHLIE, LATTAQUIÉ, SOUEIDA, TARTOUS
AU LIBAN : BEYROUTH, BAALBECK, SAIDA, TRIPOLI, TYR, ZAHLE, ALEY

TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE
RENSEIGNEMENTS COMMERCIAUX

COMPAGNIE GÉNÉRALE DES COLONIES

67.652.

67.653.



67.657.

PORT DE DAKAR

Des travaux d'une importance considérable ont été engagés.

État des travaux en janvier 1939.

67.649.

MADAGASCAR

Vue des usines des Sucreries de Nossi-Bé.

Fondée pour coopérer à l'organisation et au développement économique de la France d'outre-mer, la Compagnie Générale des Colonies est actuellement au capital de 30 millions de francs pouvant être porté à 50 millions.

Elle fait avec les colonies françaises, pays de protectorat et sous mandat français toutes opérations industrielles, commerciales, bancaires, agricoles, mobilières ou immobilières, minières ou de travaux publics.

■ ■ ■

TRAVAUX PUBLICS

Port de Dakar
Port de Conakry
Port de Pointe-Noire
Port de Djibouti
Chemins de fer en Chine

■

ENTREPRISES AGRICOLES ET INDUSTRIELLES

MADAGASCAR

Sucrière de Nossi-Bé
Compagnie Lyonnaise de Madagascar, etc.

AFRIQUE OCCIDENTALE

Huileries et Rizeries Ouest Africaines, etc.
Hydraulique-Afrique

INDOCHINE

Compagnie des Caoutchoucs du Mékong
Compagnie Agricole des Thés et Cafés du Kontoum, etc.

282, boulevard Saint-Germain
PARIS

67.655.

INDOCHINE

Ci-dessous : jardins de théiers de la Cie C. A. T. E. K. A.

Ci-contre : travailleurs moïs dans les plantations.

67.651.

67.656.

INDOCHINE

Vues des usines de caoutchouc de la Compagnie des Caoutchoucs du Mékong.

(Ci-dessus et à gauche.)

67.654.

Ce numéro contient 90 pages, en couleurs, en héliogravure et en noir, dont 16 pages d'actualités.

98e ANNÉE. — N° 5071 11 MAI 1940

L'ILLUSTRATION

RENÉ BASCHET, DIRECTEUR
LOUIS BASCHET, CODIRECTEUR
GASTON SORBETS, RÉDACTEUR EN CHEF

84.208.

M. LOUIS ROLLIN, MINISTRE DU COMMERCE, OUVRE AU GRAND PALAIS LE SALON DE LA FRANCE D'OUTRE-MER DONT IL EST PRÉSIDENT FONDATEUR

Phot. J. Clair-Guyot.

Droits réservés pour tous les articles de ce numéro (texte et gravures).
Copyright 1940 by *L'Illustration*.

84.209.

Stand des troupes coloniales : la salle du « Prestige ».
Au centre, carte et frise composée des drapeaux reconstitués des troupes coloniales (du XVIIIe siècle à nos jours) ; au fond, fresques symbolisant la pacification du Tonkin (1873-1896).

LE SALON DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Le 3 mai s'est ouvert au Grand Palais des Champs-Elysées le IIe Salon de la France d'outre-mer. Le premier avait eu lieu en 1933 et le succès en avait été grand. Si les circonstances, et notamment l'Exposition de 1937, ont retardé jusqu'à aujourd'hui ce IIe Salon nul ne saurait le regretter, car il arrive à son heure et prend une signification exceptionnelle alors que notre Empire apporte dans la guerre la contribution si importante de toutes ses ressources. Notre armée coloniale, nos territoires d'outre-mer, sans exception, ont tenu à honneur de figurer dans cette belle manifestation où s'accordent tous les efforts pour montrer une grande France unie, riche et forte.

J'AI créé le Salon de la France d'outre-mer en 1933, quand j'avais l'honneur de diriger le département des Colonies.

L'idée directrice qui m'a inspiré, et qui s'était déjà affirmée avec éclat, dans le cours de la même année, à la Conférence économique impériale, était d'éveiller la conscience française à la notion d'empire. Il s'agissait, tous les deux ans, au cœur de Paris, dans la magnifique enceinte du Grand Palais, de déployer comme une immense fresque animée de tous nos territoires d'outre-mer : Algérie, colonies, protectorats, territoires sous mandat, sans s'attarder à des distinctions administratives plus artificielles que réelles. Ainsi, périodiquement, métropolitains, colons, indigènes seraient conviés à se rencontrer pour se mieux comprendre, nouer ou resserrer les liens de leur collaboration, promouvoir des initiatives, mettre en œuvre les voies et moyens propres à organiser et à développer leurs échanges, en un mot à réaliser cette unité économique de la France totale — étroitement solidaire d'ailleurs de son unité morale et politique et plus que jamais nécessaire en présence de l'autarcie européenne — tandis qu'à un immense public, et en particulier aux jeunes Français de nos lycées et de nos écoles, serait offert l'admirable et réconfortant spectacle de la France des cinq parties du monde, de ses richesses et de sa puissance.

Ce Ier Salon dut être, en quelque manière, improvisé en raison des courts délais qui nous étaient impartis pour prendre possession de la nef du Grand Palais ; l'action devait suivre de très près la décision, comme il est malheureusement trop rare. Mais pour réussir il suffit de vouloir. Et, de fait, le succès dépassa toutes nos prévisions et toutes nos espérances. J'en dois reporter le mérite tout à la fois à la compréhension et à l'ingénieux effort des exposants, qui en furent d'ailleurs, de leur propre aveu, largement récompensés, à notre commissaire général, M. Paul Breton, qui, une fois de plus, donna la mesure de son intelligente activité et de ses dons remarquables d'organisation,

ainsi qu'à ses collaborateurs et au comité français des expositions, qui était alors présidé par l'éminent et regretté Fernand Chapsal et que préside aujourd'hui, avec une égale autorité, mon ami M. Léon Baréty.

Le Salon devait donc avoir lieu tous les deux ans. Exception fut faite à cette règle en 1937, à cause de l'Exposition universelle qui comportait une participation coloniale avec laquelle nous eussions fait double emploi.

1939 : la guerre ! Que fallait-il faire ? D'aucuns nous inclinaient à... la prudence, nous mettaient en garde contre les risques... ! Sans hésitation nous passâmes outre, notre conseil de direction fut unanime. La date d'ouverture fut seulement ajournée au printemps de 1940 en raison de difficultés *inéluctables* de chauffage et d'éclairage. Des risques ! Il est vraiment plaisant, pour ne rien dire d'autre, de rencontrer tant de gens appelés à prendre des responsabilités et qui, en pleine guerre, n'ont à la bouche que le mot risque.

Fort heureusement il y a au ministère des Colonies un chef, M. Georges Mandel, qui, lui, n'épuise pas toute son énergie, qui est grande, dans de vains discours, qui la réserve pour l'action — seule efficace, seule féconde — et qui, bien loin de reculer devant le risque, sait au contraire le regarder en face. Il ne s'est pas borné à nous donner son approbation et ses encouragements ; il nous a apporté son appui le plus confiant, le plus total. C'est à lui que sera dû dans une large mesure le succès, qui s'annonce éclatant, de ce IIe Salon. Il m'est agréable de lui rendre cet hommage et de lui exprimer notre gratitude.

Il est évident que ce IIe Salon empruntera aux circonstances de la guerre un caractère particulier.

Sans doute, son intérêt, sur le plan économique, n'en sera pas diminué. Mais il constituera une grandiose manifestation de la puissance de notre Empire et, à la lumière tragique des événements, il fera apparaître en un saisissant relief l'indispensable et indissoluble unité de la France totale de 110 millions d'habitants — sans quoi elle n'aurait plus rang de grande puissance — et l'inestimable contribution de tous ses fils accourus de tous les points de l'horizon, sans distinction de race et de couleur, à l'appel de leur mère en danger.

L'occasion nous sera d'autre part offerte, par la visite de M. Mac Donald, ministre des Colonies de Grande-Bretagne, d'affirmer avec éclat, en même temps que la fraternité des deux peuples, l'étroite solidarité des deux Empires.

Dans la vaste fresque animée, comme l'ont voulu avec nous M. Georges Mandel et l'éminent chef d'état-major général des troupes coloniales, M. le général Bührer, la prestigieuse armée coloniale, qui, par ses hauts faits, participe autant à la légende qu'à l'histoire, occupera une place qui ne peut être, bien entendu, que la première.

A l'évocation de tant d'héroïsme et de tant de gloire, l'âme française sentira monter en elle — comme monte des profondeurs de la terre la sève créatrice des printemps — le mâle orgueil de son passé et la foi invincible génératrice des suprêmes résolutions et des grands sursauts d'énergie.

LOUIS ROLLIN,
ministre du Commerce,
président fondateur du Salon de la France d'outre-mer.

84.210 et 84.211.

Arc de triomphe monumental formant l'entrée du stand des troupes coloniales.

Le motif central de la nef du Grand Palais : la France, *du sculpteur Drivier.*
Stands exécutés par la section technique des troupes coloniales au ministère de la Guerre ; Lamy, architecte.

Notre couverture, qui symbolise l'union de l'Empire français dans la guerre, est due au peintre colonial Jean Bouchaud.

POURQUOI STALINE FIT FUSILLER SES GÉNÉRAUX

par le général soviétique Krivitsky, « agent de Staline »

Ce chapitre des souvenirs de l' « agent de Staline », chef du Service de renseignements soviétiques dans l'Europe occidentale, donne un complément nécessaire aux révélations que, dans notre précédent numéro, nous avons publiées sur le rapprochement germano-soviétique. On y trouvera, d'autre part, une explication de cette affaire mystérieuse qui, en septembre 1937, impressionna si vivement l'opinion française: l'enlèvement, à Paris, du général Eugène Miller, président de l'Association militaire des Russes blancs, enlèvement qui répétait, avec une tragique exactitude, le rapt, en pleine rue parisienne, du général Koutiépov quelques années auparavant.

UNE EXTERMINATION MYSTÉRIEUSE

Au début de décembre 1936, tandis que j'étais à mon bureau de La Haye, j'eus fortuitement la clef d'une conspiration monstrueuse qui devait aboutir, six mois plus tard, à l'exécution par Staline du maréchal Toukhatchevski et de presque tout le haut commandement de l'armée rouge.

Il y a des conspirations ourdies par des hommes assoiffés de pouvoir ou de vengeance, et il y a des conspirations nées du cours des événements. Quelquefois, les voies de ces deux sortes de conspirations se croisent et s'entremêlent. L'historien se trouve alors devant des écheveaux embrouillés qui défient sa perspicacité. C'est à cette catégorie qu'appartient l'extermination mystérieuse par Staline des meilleurs chefs de l'armée rouge, sous l'accusation d'espionnage à la solde du gouvernement allemand.

Ce mystère continue à déconcerter l'opinion du monde entier. Dans tous les pays on se demande encore : pourquoi Staline a-t-il décapité l'armée rouge à une époque où tout le monde voyait Hitler se préparer fiévreusement à la guerre ? Y a-t-il un rapport entre l'épuration de l'armée rouge et les efforts de Staline pour arriver à un accord avec l'Allemagne ? Y eut-il effectivement un complot des chefs de l'armée rouge contre Staline ?

C'est le 11 juin 1937 que le Kremlin annonça la découverte soudaine d'un complot formé par le maréchal Toukhatchevski et huit grands chefs de l'armée rouge, avec le concours d'une puissance étrangère hostile.

Le lendemain, le monde apprit la nouvelle foudroyante de l'exécution de Toukhatchevski, chef de l'état-major de l'armée rouge ; du général Yakir, commandant de la région militaire d'Ukraine ; du général Ouborevitch, commandant de la région militaire de la Russie Blanche ; du général Kork, directeur de l'Académie militaire des Soviets ; des généraux Poutna, Eidemann, Feldmann et Primakov, après une prétendue session secrète de la cour martiale. On annonça que le maréchal Gamarnik, commissaire adjoint à la Guerre et chef du département politique de l'armée rouge, s'était suicidé. De ces neuf chefs militaires, accusés d'être des espions d'Hitler et de la Gestapo, trois — Gamarnik, Yakir et Feldmann — étaient des Juifs.

Longtemps avant que Staline eût découvert « soudainement » un complot de l'armée rouge contre lui, je tenais sans le savoir le maillon principal de la chaîne d'événements qui prouvaient que c'était Staline le conspirateur, que depuis sept mois au moins Staline complotait l'extermination du haut commandement de l'armée rouge.

Quand on a soigneusement rapproché toutes les pièces du puzzle que constitua cette grande « épuration », le tableau final révèle les faits suivants :

I. — Le projet de Staline de « cuisiner » Toukhatchevski et les autres généraux avait été formé six mois avant la prétendue découverte d'un complot de l'armée rouge ;

II. — Staline exécuta Toukhatchevski et ses associés comme « espions à la solde de l'Allemagne », alors que lui-même, après des mois de négociations secrètes, était à la veille de conclure un accord avec Hitler ;

III. — Staline se servit de « preuves » fabriquées par la Gestapo et importées d'Allemagne pour accabler les plus fidèles généraux de l'armée rouge ;

IV. — Ces « preuves » furent fournies au Guépéou par l'intermédiaire d'organisations militaires tsaristes à l'étranger ;

V. — Staline fit enlever à Paris, le 22 septembre 1937, le général Eugène Miller, chef de la Fédération des anciens combattants de l'armée tsariste. Ce crime audacieux fut perpétré afin de détruire l'unique source d'information libre, la Gestapo mise à part, concernant l'origine des « preuves » de Staline contre les chefs de l'armée rouge et les voies de transmission desdites preuves.

Maréchal Toukhatchevski.

84.197.

Maréchal Gamarnik.

« CHOISISSEZ DEUX HOMMES... »

Ce fut dans la première semaine de décembre 1936 qu'un courrier m'apporta à La Haye un message urgent de Sloutski, chef de la section étrangère du Guépéou, qui venait d'arriver à Paris après un voyage à Barcelone. J'étais alors à la tête du contre-espionnage militaire soviétique en Europe occidentale.

Comme d'habitude, le message remis par notre courrier était inscrit sur une pellicule photographique. Quand j'eus développé la pellicule, je déchiffrai ce message :

Choisissez dans votre personnel deux hommes capables de jouer le rôle d'officiers allemands. Il leur faut assez d'allure pour pouvoir passer pour des attachés militaires ; ils devront avoir un langage militaire et être exceptionnellement sûrs et audacieux. Envoyez-les-moi sans délai. C'est d'une extrême importance. Je compte vous voir à Paris dans quelques jours.

Cette demande du Guépéou me contrariait. J'envoyai ma réponse à Sloutski par avion, sans lui cacher mon ennui d'avoir à dégarnir mon équipe d'Allemagne en détachant de leurs postes deux hommes importants. Néanmoins j'écrivis en Allemagne pour faire venir les deux hommes en question.

Deux jours plus tard je partis pour Paris. Je descendis au Palace-Hôtel. Ma secrétaire parisienne m'avait arrangé un rendez-vous avec Sloutski.

— Nous allons vers un accord avec Hitler, me dit-il, les négociations sont commencées. Elles sont en bonne voie.

— Malgré ce qui ce passe en Espagne ! m'exclamai-je.

Bien que je ne fusse point surpris par l'entêtement de Staline à vouloir un accord avec l'Allemagne, je pensais cependant que les événements d'Espagne avaient fait mettre pour longtemps ce projet de côté.

A table, Sloutski enchaîna la conversation :

— Cette fois c'est pour de bon. Il ne faut plus que trois ou quatre mois pour en arriver à l'accord avec Hitler. Il n'y a plus rien à faire pour nous avec ce cadavre en décomposition qu'est la France avec son Front populaire ! Calmez le zèle d'un certain nombre de vos hommes en Allemagne. Sauvez-les. Envoyez-les dans d'autres pays. Mais préparez-vous à un changement complet de politique.

Après un moment de silence j'abordai la question délicate des deux hommes qu'on m'avait demandé de faire venir d'Allemagne :

— L'ordre, expliqua Sloutski, vient directement de Yéjov. L'affaire est tellement importante qu'elle prime tout.

Je lui dis que j'avais envoyé des ordres pour faire venir mes deux meilleurs agents d'Allemagne, et que je les attendais à Paris d'un jour à l'autre.

DE L' « ÉPURATION » CIVILE A LA SUPPRESSION DES CHEFS MILITAIRES

En janvier 1937, le monde fut frappé de stupeur par une nouvelle série d' « aveux » à Moscou, où le second grand procès de haute trahison était en cours. Toute une constellation de chefs soviétiques appartenant au « centre trotskiste », selon l'expression du procureur, avouèrent les uns après les autres avoir trempé dans une immense affaire d'espionnage au service de l'Allemagne.

Dans l'un des comptes rendus du procès par l'un des journaux de Moscou, Krivitsky vit que le nom du maréchal Toukhatchevski avait été prononcé plusieurs fois dans la « confession » de Radek. Celui-ci ne mêlait point le maréchal à la conspiration. Mais le fait seul que le nom de Toukhatchevski figurait dans la publicité dirigée du procès put donner à Krivitsky la certitude que la plus grande personnalité militaire soviétique comme tout le haut commandement rouge était déjà désignée à la vindicte du dictateur.

Le maréchal Toukhatchevski était la figure militaire la plus brillante de la révolution soviétique. Au début de la guerre civile, à l'âge de vingt-cinq ans, on l'avait nommé commandant de la Ire armée rouge. Le 12 septembre 1918, alors que la situation des Soviets était au plus bas, il avait gagné une victoire décisive sur les Tchèques et les Blancs à Simbirsk. Au printemps suivant, quand l'amiral Koltchak, venant de l'Est, avait atteint le bassin de la Volga et qu'un sixième seulement du territoire russe restait aux mains des bolcheviks, il avait contre-attaqué à Bousoulouk et enfoncé les lignes ennemies. Poursuivant ses succès, il avait rejeté Koltchak au delà de l'Oural, bien loin en Sibérie. Le 6 janvier 1920, il avait écrasé Koltchak à Krassnoyarsk, en plein cœur du continent asiatique. Lenine avait envoyé à Toukhatchevski et à son armée un télégramme délirant.

Après avoir écrasé les armées blanches en

World copyright 1940 by Cooperation.

Sibérie, Toukhatchevski avait pris aussitôt le commandement du front du centre contre Denikine. En moins de trois mois, Denikine avait été repoussé vers la mer Noire et contraint de fuir jusqu'en Crimée, le dernier refuge des Blancs. Toukhatchevski avait donc vaincu les deux plus dangereux ennemis du gouvernement soviétique, Koltchak et Denikine. Pendant ce temps, les Polonais avaient commencé une offensive en Ukraine, poussant leur avance, presque sans combat, jusqu'à Kiev, qui fut prise le 7 mai 1920. Mais les forces soviétiques, libérées par la défaite de Denikine, avaient chassé les Polonais de l'Ukraine et l'armée rouge avait commencé sa marche foudroyante sur Varsovie. A la tête du gros des forces, Toukhatchevski était prêt, au début d'août, à lancer son armée contre la capitale de la Pologne. Il attendait la cavalerie qui, sous les ordres de Boudionny et de Vorochilov, avançait régulièrement du front sud-ouest, dans la direction de Lvov. Le commissaire politique de cette armée était Joseph Staline. Le conseil de guerre révolutionnaire (autorité suprême de l'armée rouge) avait décidé qu'à partir du 1er août les commandants du front sud-ouest relevaient de l'autorité de Toukhatchevski.

Toukhatchevski ordonna aux commandants de ce front de se diriger au nord vers Lublin et de protéger le flanc gauche du gros de l'armée russe pour la bataille décisive sur la Vistule. Le 11 août, l'ordre fut réitéré par Moscou. Boudionny et Vorochilov, de même que le commandant de la XIIe armée, désobéirent à ces ordres militaires sur les instructions de Staline. La cavalerie continua son avance sur Lvov. Le 15 août, les Polonais dont l'armée avait été réorganisée par le général Weygand et pourvue d'artillerie française, s'attaquèrent à Toukhatchevski dans le secteur de Lublin. Du 15 au 20 août, tandis que les Polonais avançaient à travers la brèche de Lublin, l'armée de Boudionny s'escrimait en vain contre Lvov. Le maréchal Pilsudski a dit dans ses Mémoires que le facteur décisif de cette guerre fut que les troupes de Boudionny ne rallièrent pas celles de Toukhatchevski.

Ni Toukhatchevski ni Staline n'oublièrent jamais la campagne de Pologne. Dans une série de conférences qu'il fit à l'Académie militaire et qu'il publia en volume en 1923, Toukhatchevski compara la conduite de Staline à Lvov à celle du général tsariste Rennenkampf lors de la désastreuse bataille de Tannenberg, en 1914.

Staline ne pardonna jamais à Toukhatchevski cette « contribution » à sa biographie.

Des années plus tard, de graves différends surgirent entre Staline et l'armée rouge sur des points importants de politique. Il n'était nullement sûr qu'en présence du brutal revirement de Staline en politique étrangère (le rapprochement avec l'Allemagne) les généraux continueraient à reconnaître son autorité totalitaire. Et pour moi Staline avait résolu d'en finir avec l'opposition de l'armée rouge d'une manière sanglante, comme il l'avait toujours fait avec les autres oppositions.

LA DÉCAPITATION DE L'ARMÉE ROUGE

Je ne tardai pas à recevoir de Moscou des rapports indiquant l'isolement progressif, non seulement de Toukhatchevski, mais de plusieurs autres chefs. Beaucoup de leurs proches collaborateurs étaient arrêtés. Le cercle des hommes de Staline se rétrécissait de plus en plus autour de Toukhatchevski. Il apparut bientôt que sa personnalité et sa situation unique ne pourraient même plus le sauver.

En mars 1937, je me rendis à Moscou pour m'entretenir avec Yéjov d'un sujet particulièrement confidentiel. Les deux « procès de haute trahison » des vieux bolcheviks avaient ébranlé la confiance des éléments pro-soviétiques à l'étranger. L'épuration de Staline s'étendait chaque jour et l'effet en était désastreux en Europe occidentale.

Lorsque j'arrivai à Moscou, je constatai que la terreur régnait jusque dans les hautes sphères gouvernementales. Personne n'était sûr de se retrouver à son bureau le lendemain. Dans cette atmosphère d'extrême tension, je reçus un choc terrible. Sloutski, qui avait réintégré son quartier général du Guépéou à Moscou, m'annonça sous le sceau du secret qu'un accord entre Hitler et Staline avait été convenu en principe et que le projet avait été apporté à Moscou.

En avril 1937, Staline était certain que l'accord avec Hitler aboutirait. Il n'avait plus à craindre d'attaque de la part de l'Allemagne. La voie était libre pour l'épuration de l'armée rouge.

A la fin d'avril, personne n'ignorait plus que le maréchal Toukhatchevski, le vice-commissaire à la Guerre, Gamarnik, et bon nombre d'autres généraux étaient pris dans les filets chaque jour plus serrés que tissaient autour d'eux les agents de Staline. Ces chefs étaient encore en liberté, mais c'étaient des hommes marqués. Dans les réunions, on les évitait. On

Général Miller.

84.198.

Général Skobline.

considérait comme dangereux d'être aperçu en leur compagnie.

La dernière fois que je vis mon ancien chef, le maréchal Toukhatchevski, ce fut le 1er mai 1937, à la cérémonie de la place Rouge. La célébration du 1er mai est une des rares occasions où Staline paraît en public. Les précautions prises par le Guépéou pour les fêtes de 1937 dépassèrent tout ce qu'on avait vu dans l'histoire de notre police secrète.

Cette matinée de mai était magnifiquement ensoleillée. Je partis de bonne heure pour la place Rouge et fus arrêté au moins dix fois par des patrouilles qui examinèrent non seulement ma carte d'entrée, mais aussi mes papiers d'identité. J'arrivai au mausolée de Lenine à 10 heures moins le quart. La cérémonie commençait à 10 heures.

La tribune était déjà bondée. Les membres de plusieurs sections du Guépéou mobilisés pour la cérémonie étaient là en tenue civile pour « surveiller » le défilé. Ils occupaient une rangée de fauteuils sur deux, depuis 6 heures du matin ; ainsi, devant et derrière chaque rangée d'officiels et d'invités, il y avait une rangée d'agents de la police secrète.

Quelques instants après mon arrivée, un camarade me donna un coup de coude et murmura : « Voilà Toukhatchevski. » Le maréchal traversait la place. Il était seul. Il avait les mains dans les poches. Quelles pouvaient bien être les pensées de cet homme qui, se sachant condamné, s'attardait, d'un air volontairement insouciant, dans ce beau soleil de mai ? Il s'arrêta un instant, jeta un regard autour de la place ornée d'oriflammes où se pressait la foule, puis il avança vers le terre-plein devant le mausolée, d'où les généraux de l'armée rouge avaient l'habitude d'assister aux revues.

Il était arrivé le premier. Il occupa sa place et resta immobile, les mains toujours dans les poches. Quelques minutes plus tard, le maréchal Yégorov le rejoignit. Il ne le salua pas et, sans même le regarder, il prit place à côté de lui, comme s'il était seul. Un moment après, le vice-commissaire Gamarnik arriva. Lui non plus ne salua pas ses camarades et prit place auprès d'eux comme s'il ne les avait pas vus.

La rangée cette fois était complète. Je regardai longuement ces hommes que je savais être des serviteurs loyaux et dévoués de la révolution et du gouvernement soviétique. Chacun savait qu'il était prisonnier, destiné à la mort et qu'il jouissait simplement d'un répit accordé par un maître despotique.

Les chefs politiques du gouvernement, Staline en tête, occupaient la plate-forme du mausolée. La parade militaire se déroula. Habituellement, les généraux restent à leur place pendant le défilé civil qui suit. Cette fois, Toukhatchevski n'attendit pas. Dans l'intervalle entre les deux défilés, il partit. Toujours les mains dans les poches, il traversa les allées vides, puis disparut.

A la fin du mois, j'étais à La Haye. Une note officielle de la capitale soviétique annonça au monde que le vice-commissaire à la Guerre, Gamarnik (déjà arrêté), s'était « suicidé » au cours de l'enquête. J'appris par la suite que Gamarnik avait été assassiné dans la prison par les hommes de Staline.

Le 11 juin, Moscou fit connaître l'arrestation de Toukhatchevski et de sept autres généraux, comme « espions nazis et complices de feu Gamarnik ». Le 12 juin, c'était la nouvelle de l'exécution des huit chefs, après un prétendu jugement à huis clos rendu par une cour martiale composée de huit autres officiers supérieurs. L'un au moins de ces huit juges, le général Alksnis, était déjà, à ma connaissance, prisonnier du Guépéou à la date où l'on prétendait qu'il avait siégé pour juger son ancien chef. De ces huit soi-disant juges, six ont été supprimés depuis : le maréchal Blücher, les généraux Alksnis, Bielov, Dybenko, Kachirine et Gorbatchev.

En réalité, il n'y eut pas l'ombre de cour martiale pour le groupe Toukhatchevski. On n'argua même pas d'une accusation commune contre les victimes. Les huit généraux ne furent même pas exécutés ensemble. On les fusilla séparément, à des jours différents. C'est Staline qui fit annoncer la nouvelle mensongère qu'un procès avait eu lieu afin de faire accepter par les troupes cet autre mensonge : la découverte « soudaine » par le Guépéou d'une conspiration dans l'armée rouge.

UNE AUTRE ÉNIGME EXPLIQUÉE : L'ENLÈVEMENT A PARIS DU GÉNÉRAL TSARISTE MILLER

La soudaineté de la découverte, le vrai complot dans cette affaire, la preuve qu'on avait eue de cette « conspiration sans précédent dans l'histoire », autant de questions dont j'eus la solution à mon retour à Paris.

Spiegelglass, chef adjoint de la section étrangère du Guépéou, était venu à Paris au début de juillet. Il m'avait donné rendez-vous à la Closerie des Lilas, boulevard Montparnasse. Il me confia qu'il était là pour « une mission de la plus haute importance ». Notre conversation dura plusieurs heures. Nous en vînmes bientôt au cas Toukhatchevski...

— Nous avons, dit Spiegelglass, débrouillé toute l'affaire avant d'arrêter Toukhatchevski et Gamarnik. Nous avons des renseignements de source allemande également. C'est la Gestapo elle-même qui nous les fournit.

Il tira un papier de sa poche pour me le montrer. C'était un rapport d'un de ses agents qui confirmait ses dires.

— Vous ne tenez pas ça pour une preuve, je suppose ? dis-je.

— Ce n'est là qu'un spécimen. A vrai dire, il y a longtemps que nous recevions de l'Allemagne des renseignements contre Toukhatchevski, Gamarnik et toute la clique.

— Longtemps ? répétai-je en songeant à la

découverte « soudaine » de la conspiration.

— Oui, depuis des années, continua-t-il. Nous avons des tas de preuves, et non seulement contre les militaires, mais aussi contre beaucoup d'autres, même contre Krestinski (Krestinski avait été ambassadeur en Allemagne pendant dix ans, puis vice-commissaire aux Affaires étrangères).

Ce n'était pas une nouveauté pour moi d'apprendre que le Guépéou surveille tous les mouvements des fonctionnaires soviétiques.

Les tiroirs secrets se remplissaient, naturellement, de fiches fabriquées par les divers bureaux étrangers de contre-espionnage, y compris celui de la Gestapo. Je rappelai à Spiegelglass le peu de valeur de tels documents.

— Vous semblez avoir grande confiance dans vos sources allemandes, lui fis-je remarquer.

Piqué dans son amour-propre, Spiegelglass ne put s'empêcher de répondre :

— Nous avons eu nos renseignements par le cercle Goutchkov. Nous y avons un agent.

En entendant ces mots, j'eus toutes les peines du monde à ne pas témoigner ma profonde surprise. Le cercle Goutchkov était un groupe très actif de Russes blancs, qui avait des rapports intimes avec l'espionnage militaire allemand, d'une part, et, de l'autre, des liens très étroits avec la Fédération des anciens combattants de l'armée tsariste, présidée par le général Eugène Miller, à Paris.

Le fondateur du cercle était Alexandre Goutchkov, ex-membre éminent de la Douma et chef du Comité des industries de guerre sous le tsarisme. Aussitôt après l'abdication du tsar, il avait été ministre de la Guerre. Après la révolution bolchevique, il avait organisé à l'étranger ce groupe qui entretenait des relations en Allemagne avec ceux qui préconisaient l'expansion allemande vers l'Est. Le cercle Goutchkov avait travaillé longtemps avec le général Bredow, chef de l'espionnage militaire de l'armée allemande. Quand le général Bredow fut exécuté, lors de l'épuration hitlérienne de 1934, son service passa sous le contrôle de la Gestapo, ainsi que toutes ses filiales à l'étranger.

Ce jour-là Spiegelglass me dit que le Guépéou avait un de ses hommes au sein du cercle et que c'était par lui qu'on avait eu la preuve de la trahison de Toukhatchevski. Si c'était vrai, quelqu'un du groupe Goutchkov et sans nul doute aussi le chef des anciens combattants de l'armée tsariste avaient connaissance de cette « preuve » et peut-être avaient-ils encore entre les mains les documents accusateurs.

Le fin mot de l'énigme, au sujet de cette « conspiration sans précédent dans l'histoire », tomba entre mes mains à Paris, le matin du 23 septembre 1937. Je parcourais une série de journaux aux manchettes sensationnelles sur l'enlèvement du général Eugène Miller qui avait eu lieu le mercredi 22 septembre en plein jour. D'après les journaux, avant de quitter son bureau à midi 10, le général avait remis à son secrétaire une enveloppe cachetée en lui disant : « *Ne croyez pas que j'ai perdu la raison, mais cette fois je vous laisse un message cacheté que je vous prie de n'ouvrir qu'au cas où je ne reviendrais pas.* »

Lorsque l'on constata l'absence de Miller, cet après-midi-là, quelques-uns de ses collègues furent priés d'ouvrir l'enveloppe. Elle contenait ce message :

J'ai rendez-vous aujourd'hui à 12 h. 30 avec le général Skobline, à l'angle des rues Jasmin et Raffet. Il doit m'amener à un rendez-vous avec deux officiers allemands : l'un, le colonel Strohman, est attaché militaire dans un pays voisin ; l'autre, M. Werner, est attaché à l'ambassade allemande à Paris. Ces deux hommes parlent très bien le russe. La rencontre a été arrangée sur l'initiative de Skobline. Il est possible que ce soit un piège, et c'est pourquoi je vous laisse ce papier.

L'allusion aux « deux officiers allemands » fut pour moi une révélation foudroyante. C'était donc là « l'affaire exceptionnelle » pour laquelle Sloutski m'avait demandé deux de mes meilleurs agents, et cela dès le mois de décembre 1936 !

Le général Skobline était le bras droit du général Miller dans l'organisation militaire des Russes blancs. La femme de Skobline était la fameuse chanteuse populaire russe Nadine Plevitskaïa. Les collègues de Miller allèrent le soir même à l'hôtel où Skobline et sa femme habitaient. Skobline commença par affirmer qu'il ignorait le rendez-vous de Miller et invoqua pour lui-même un alibi. Lorsqu'on lui montra le message de Miller et qu'on le menaça de la police, il profita d'une minute d'inattention, se précipita dans la rue, sauta dans une auto qui l'attendait et prit la fuite.

On ne retrouva jamais trace de Miller. Skobline aussi disparut à jamais. Sa femme, la Plevitskaïa, fut arrêtée comme complice du crime. Accusée d'espionnage au service des Soviets, en décembre 1938, elle fut condamnée à vingt ans de prison, verdict d'une sévérité exceptionnelle, en France, pour une femme.

Ainsi, le général Skobline était le centre de la conspiration du Guépéou contre Toukhatchevski et les autres généraux de l'armée rouge ! Il avait joué un rôle triple dans cette tragédie plus que machiavélique, et avait été le pivot dans les trois directions. Comme secrétaire du cercle Goutchkov, il était agent de la Gestapo. Comme membre du conseil privé du général Miller, il était chef des forces tsaristes à l'étranger. Et il remplissait ces deux rôles au vu et au su de son troisième patron : le Guépéou...

Le message laissé par le général Miller était accablant pour Skobline. Au procès de sa femme, qui dura du 5 au 15 décembre 1938 et fit sensation en Europe, il fut établi que Skobline avait également participé, au début de 1930, au mystérieux enlèvement du général Koutiépov, le prédécesseur du général Miller à la tête des anciens combattants tsaristes.

Ce fut donc le général tsariste Skobline qui fournit à Staline la « preuve » dont il se servit contre les chefs et les créateurs de l'armée rouge. Cette « preuve » avait été forgée par la Gestapo ; elle avait été livrée par le canal du cercle Goutchkov à l'organisation du général Miller, et c'est de là qu'elle était partie vers le cabinet secret de Staline.

Lorsque Staline eut décidé que son rapprochement avec Hitler nécessitait une attaque contre l'armée rouge, il recourut aux fiches du Guépéou. Evidemment, il connaissait la valeur des « preuves » venant d'une telle source. Il savait que c'était du contre-espionnage de la plus basse espèce. En dehors de la Gestapo, sur le silence de laquelle on pouvait compter, et de Skobline, dont on était sûr puisqu'il était agent du Guépéou, il n'y avait qu'un homme au monde capable de révéler les sources de ces preuves : c'était le général Miller. Si Miller le voulait, il pouvait révéler le lien entre la conspiration de Staline contre les généraux et les deux principaux ennemis de ces généraux : la Gestapo d'Hitler et les survivants de l'armée blanche tsariste à Paris. Il fallait de toute évidence se débarrasser de Miller. Il fallait que le Guépéou entrât en action...

Tout cela me parut clair comme le jour tandis qu'assis au café des Deux-Magots, à Paris, un matin de septembre 1937, je lisais l'histoire sensationnelle de l'enlèvement du général Eugène Miller. La prétendue conspiration des généraux de l'armée rouge et de la Gestapo contre Staline fut en réalité une conspiration de Staline contre les généraux de l'armée rouge. Pour « cuisiner » ses généraux, Staline se servit de pièces à conviction forgées par la Gestapo, et transmises au Guépéou par des éléments tsaristes.

Une fois de plus, Staline avait démontré qu'il n'oublie et ne pardonne jamais. Les vieux conflits d'opinion avec le haut commandement de l'armée rouge restaient classés dans sa mémoire comme de l' « opposition ». Cette « opposition », en passant par les engrenages de son Guépéou, devint une « conspiration ». Ce sont des « conspirations » de ce genre qui lui avaient servi d'échelons pour atteindre le faîte du pouvoir. Avec l'habile concours du Guépéou, ceux qui critiquaient devenaient des « ennemis » ; les adversaires loyaux devenaient des « traîtres » ; toute opposition sincère et active devenait un « complot organisé ». C'est sur les cadavres de ses anciens camarades révolutionnaires, créateurs et organisateurs de l'Etat soviétique, que Staline s'est élevé, degré par degré, jusqu'au pouvoir absolu.

Ce fut en décembre 1936 que Karl Radek, signant une confession secrète dictée par Staline, par l'intermédiaire de Vychinski, lança pour la première fois le nom de Toukhatchevski. Ce fut aussi en décembre 1936 qu'on me demanda de fournir les deux « officiers allemands ». La conspiration contre Toukhatchevski remontait donc au moins à cette date. Mais une difficulté s'éleva ; on fit attendre mes hommes puis on me les renvoya ; il fallut ajourner l'enlèvement du général Miller. Deux ans plus tard, au procès de la Plevitskaïa, le 11 décembre 1938, Me Ribet lut devant la cour une lettre confidentielle que Miller avait reçue du général Dobrovolski, en Finlande, et qui lui disait de se méfier de Skobline.

« Hélas ! dit Me Ribet, l'avertissement n'avait pas ébranlé la confiance de Miller en Skobline ! »

Cela ne l'avait pas ébranlée complètement, ni définitivement, mais assez toutefois pour obliger le Guépéou à ajourner l'enlèvement dont Skobline devait être l'instrument. Et Skobline entreprit de regagner la confiance de Miller. Le 2 juin 1937, Toukhatchevski et ses collègues furent exécutés à Moscou. Trois semaines plus tard, Spiegelglass, premier adjoint de Sloutski, était à Paris — de nouveau, me dit-il, pour une « mission particulièrement importante ». Le 22 septembre, le général Miller fut enlevé, et c'est Skobline, dont il se méfiait, qui l'attira dans le piège. A peu près à cette époque, Spiegelglass disparut.

FIN POLICIÈRE D'UN DRAME SOVIÉTIQUE

Il me reste à dire que Spiegelglass disparut non seulement de Paris, mais aussi, selon des informations dignes de foi, de ce monde. Peut-être n'avait-il pas compris que, si le général Miller en savait trop sur les « preuves » contre Toukhatchevski, lui aussi en savait trop sur la fin du général Miller. Sloutski également en savait trop et il « mourut » à Moscou d'une façon étrangement subite, quelques mois plus tard.

L'exécution des grands chefs de l'armée rouge sous l'inculpation d'espionnage au service de l'Allemagne était désormais un chapitre d'histoire. Staline avait liquidé le général Miller qui aurait pu révéler le lien entre ses « preuves » et la Gestapo. Et il avait liquidé les « liquidateurs » du général Miller. Si par une série de purs hasards je n'avais pas eu entre les mains la clef de tout le mystère, personne, hormis la Gestapo allemande, ne pouvait l'accuser. Et la Gestapo, ayant atteint son but, qui était de décapiter l'armée rouge, de supprimer les plus grands généraux de Russie, n'avait évidemment aucun motif de parler. Cependant, il est rare qu'une personne au courant d'une affaire secrète de grande importance garde à ce sujet une discrétion absolue. Le 27 octobre 1938, l'organe militaire officiel des nazis, la *Deutsche Wehr* (l'Armée allemande) révélait dans un article sur l'épuration de l'armée rouge que l'homme qui avait vendu Toukhatchevski et ses collègues à Staline était « un traître bien connu », le général Skobline, qui vivait à Paris, celui qui avait livré aux bolcheviks les deux généraux Koutiépov et Miller — un homme qui n'appartenait pas à l'armée rouge...

GÉNÉRAL W. G. KRIVITSKY,
ancien chef des Services de renseignements soviétiques en Europe occidentale.

Dessin de G. H. Davis.

LANCEMENT DE TORPILLES SUR UN CONTRE-TORPILLEUR ALLEMAND A TRONDHEIM

L'attaque à la torpille que représente cette composition faite d'après les renseignements du commandement de la Fleet Air Arm *est la première qui ait été exécutée depuis le début de la guerre. La torpille d'avion avait déjà été employée en 1918, notamment par un « Sopwith ».*

Le 11 avril, dix-huit avions torpilleurs « Swordfish » de la marine britannique rencontraient dans le fjord de Trondheim un contre-torpilleur allemand à grande vitesse. L'attaque fut exécutée suivant la tactique réglementaire de la Fleet Air Arm.

Le contre-torpilleur allemand fut atteint et probablement coulé. Aucun avion ne fut perdu. Le nombre imposant d'avions mobilisés pour cette attaque s'explique par le fait qu'un croiseur de la classe « Hipper » avait été signalé à Trondheim ; il avait malheureusement pris la mer pendant la nuit.

Le port et la ville de Trondheim photographiés par la Royal Air Force.
Au large, quelques hydravions et navires allemands.

Embarquement de troupes françaises pour la Norvège.

73.555.

Les skis des alpins du corps expéditionnaire.

LA GUERRE EN NORVÈGE

Un communiqué du War Office, en date du 2 mai, a annoncé que les forces alliées qui, au cours des quelques journées précédentes, avaient exécuté des opérations en vue de retarder l'avance ennemie en Norvège au Sud de Trondheim avaient dû, après avoir repoussé de nombreuses attaques, se replier devant des forces de plus en plus importantes et qu'elles avaient réussi à se rembarquer à Andalsnes, ainsi qu'en d'autres ports du voisinage, en dépit des efforts incessants de l'adversaire pour détruire par des bombardements aériens ces ports et les lignes de communication. Dans une déclaration faite le même jour à la Chambre des communes M. Chamberlain a dressé un premier bilan de la campagne de Norvège. Il a reconnu loyalement que la prise de Trondheim était un projet auquel il avait fallu renoncer et que le retrait des troupes alliées avait pour conséquence d'abandonner aux Allemands la possession de toute la Norvège méridionale. Il a ajouté : « Nous n'avons aucunement l'intention de laisser la Norvège devenir un théâtre secondaire d'opérations, mais nous n'allons pas nous laisser prendre au piège d'une dispersion de nos forces, telle qu'elle nous laisserait dangereusement faibles au centre vital. » Ce centre vital, le premier ministre britannique a indiqué ce qu'il entendait par ce mot : c'est la Hollande et la Belgique, que les Allemands peuvent attaquer d'un instant à l'autre, et c'est le Sud-Est de l'Europe.

Ce n'est pas sans quelque désappointement que l'opinion publique a appris cette détermination que, depuis quelques jours, les communiqués permettaient d'ailleurs d'entrevoir. Les Alliés sont toujours en Norvège. Ils conservent leur base de Namsos et surtout le port de Narvik. Ils n'ont évacué que la région au Sud de Trondheim, où la campagne était engagée dans des conditions trop défavorables.

Les choses se seraient certainement passées d'une façon très différente si, lors de la guerre russo-finlandaise, les pays scandinaves avaient accordé le droit de passage aux contingents alliés, tout prêts à se porter au secours de la Finlande. Les troupes franco-britanniques auraient, en effet, débarqué dès le mois de mars ou d'avril dans les grands ports norvégiens — à Bergen, à Trondheim, à Narvik — et si l'Allemagne avait réagi en tentant d'envahir la Norvège ou la Suède, ou les deux pays à la fois, elle se serait trouvée dans un état manifeste d'infériorité, puisque les Alliés auraient déjà possédé des bases solides d'où il lui aurait été pratiquement impossible de les déloger. Or, c'est le contraire qui s'est produit. Devant le refus opposé par les Scandinaves à un passage quelconque à travers leur territoire, les Alliés, respectueux avant tout du droit des gens, se sont abstenus d'intervenir, et c'est l'Allemagne qui les a devancés. Elle n'en était pas à un coup de force près. Son plan était minutieusement préparé, dans tous les détails. Depuis des semaines, des milliers de soldats, camouflés en matelots inoffensifs, se trouvaient à pied d'œuvre, à bord des cargos de la flotte marchande, dans les ports mêmes du littoral ou à proximité. Un matériel considérable avait été acheminé de la même manière. La trahison intérieure, qui avait étendu ses ramifications jusque dans l'armée norvégienne, a fait le reste. A l'heure dite, tous les grands ports de la côte Atlantique ou du Skagerak ont été occupés presque sans coup férir, un corps expéditionnaire a débarqué dans la baie d'Oslo, s'est emparé de la capitale et a aussitôt poussé sa marche en avant, vers le nord et le nord-ouest.

La riposte des Alliés n'est venue qu'après. Elle a débuté par un grand succès : une bataille navale dans laquelle la flotte de guerre du Reich a été amoindrie d'un tiers. C'est là pour l'Allemagne un handicap qui peut lourdement peser sur l'avenir. De même, la brillante opération des Britanniques à Narvik n'a pas été seulement un remarquable exploit, mais

83.216.

Embarquement d'un mulet.

83.211.

Des soldats chargent à bord les harnachements des mulets.

Attaque du terrain de Stavanger par un groupe de trois Wellington. — Dessin de C. E. Turner.

La Royal Air Force bombarde sans répit les forces aériennes allemandes sur leurs terrains : sur celui de Stavanger, notamment, qui est le plus étendu. L'attaque représentée, exécutée le 11 avril, commença par une attaque en piqué des chasseurs à grand rayon d'action, qui s'attaquèrent à la D. C. A., aux projecteurs et détruisirent trois bombardiers Junkers au sol ; la surprise fut telle que le feu de défense ne commença qu'au départ des chasseurs. Les Wellington, bombardiers à grand rayon d'action, arrivèrent une demi-heure plus tard. Ils bombardèrent et mitraillèrent les avions sur le terrain, les batteries de défense, les hangars. De grands incendies furent allumés. Un seul des Wellington ne rentra pas.

En ligne de front, les destroyers britanniques pénètrent dans le fjord. — Dessin de G. H. Davis.

Entre deux autres destroyers, le cuirassé Warspite *suit.* — Composition de A. Brenet.

LA SECONDE BATAILLE DE NARVIK

Le 13 avril, accompagné de six destroyers de la classe « Tribal », le vice-amiral Whitworth entrait avec le *Warspite* dans le fjord de Narvik. Il y rencontrait sept grands torpilleurs allemands, dont quatre furent aussitôt détruits sous le feu des destroyers britanniques et de la puissante artillerie de 152 m/m et de 381 m/m du *Warspite*. Les trois autres se réfugièrent dans le fjord de Rombak, où ils ne purent échapper ni à la poursuite des destroyers, ni à l'artillerie de 381 du *Warspite*.

84.523.

Une route à flanc de montagne entre Oslo et Bergen.

On aperçoit au-dessus du virage le plus élevé et entre l'entrée et la sortie d'un tunnel, la plate-forme d'une section de la voie ferrée d'Oslo à Bergen

aussi une prise de possession essentielle pour le développement ultérieur de la guerre. Narvik, toutefois, est situé dans l'Extrême-Nord sans aucune communication avec la Norvège centrale ou méridionale, c'est-à-dire avec les régions où la campagne allait se dérouler.

Nous avons aussitôt pu nous rendre compte de l'infériorité initiale de notre situation. Avant même qu'un seul de nos soldats ait débarqué en Norvège, les Allemands y tenaient les principaux ports et ils avaient amené dans le Sud du pays les effectifs suffisants pour bousculer les premières troupes norvégiennes qui s'opposaient à eux. Ces troupes n'avaient pas même pu effectuer complètement leur mobilisation, gênée par la prise de la capitale, par la fuite du gouvernement, par la désorganisation inévitable des services qui en était résultée, et entravée par les raids massifs de l'aviation ennemie. La malheureuse expérience de la Pologne se renouvelait. Les Allemands, d'autre part, ne cessaient de se renforcer. Ils faisaient jouer à plein rendement leurs transports aériens. Ils continuaient aussi leurs débarquements par la voie maritime. Certes, ceux-ci leur étaient rendus beaucoup plus pénibles par le mouillage des champs de mines dans le Skagerak, le Kattegat et jusque dans la Baltique, ainsi que par la vigilance constante des flottes alliées. Mais les champs de mines se draguent et l'on finit toujours par se frayer un chenal. Quant à l'action de la flotte, elle ne peut pas interdire absolument une aussi vaste étendue de mer. C'est une question de risques à courir, et les Allemands n'ont jamais hésité devant les risques. L'opération était coûteuse, mais ils y ont mis le prix. Un grand nombre de leurs transports ont été coulés, mais un nombre également appréciable est parvenu à destination, et l'armée allemande de Norvège a bientôt atteint plus de 100.000 hommes, avec tout le matériel et les munitions qui lui étaient nécessaires.

Pendant ce temps les Alliés commençaient à peine à débarquer en Norvège. Mais ils n'avaient pas l'accès des grands ports, occupés par les Allemands. Ils devaient donc se contenter de points de débarquement secondaires. Il y en a beaucoup dans toute la dentelure des fjords. Quelques-uns de ceux que nous avons utilisés sont aujourd'hui connus : Namsos, au nord de Trondheim, Andalsnes, au fond du Romsdalsfjord, et Lardal, au fond du Sognesfjord, entre Trondheim et Bergen. Ce ne sont d'ailleurs pas les seuls. Mais ces petits ports ne sont pas pourvus des installations modernes indispensables au débarquement du gros matériel d'une armée et, d'autre part, l'aviation allemande de bombardement, qui est très puissante, a harcelé sans répit la mise à terre de nos unités. Les troupes norvégiennes, qui résistaient courageusement mais étaient obligées de se replier devant un ennemi supérieur en nombre et en force, réclamaient du secours. Nous avons voulu le leur fournir immédiatement. Nos premiers contingents, à peine débarqués, leur ont été envoyés par petits paquets, et c'est là une méthode qui présente toujours de sérieux inconvénients. Le résultat, c'est que l'avance allemande qui s'opérait au moyen de colonnes fortement motorisées n'a pu être arrêtée et qu'après de vifs combats Norvégiens et Alliés ont été contraints de se replier.

Cette progression allemande, qui avait pour but d'établir la liaison entre le gros de l'armée venant d'Oslo et les ports dont les garnisons étaient jusqu'ici isolées, s'est effectuée par les grandes vallées qui, du lac Mjösen, se dirigent respectivement, dans la direction du nord, vers Trondheim, dans la direction du nord-ouest, vers Dombas et vers Andalsnes, et, dans la direction de l'ouest, vers Bergen.

Il est devenu superflu de relater le détail des opérations qui, à la fin de la semaine dernière, avaient amené les Allemands jusqu'à Dombas, sur la route d'Andalsnes, jusqu'à Stören, sur celle de Trondheim, et les avaient mis en contact avec toute la voie ferrée de Dombas à Stören, pendant que, plus au sud, ils tentaient d'effectuer leur liaison, vers Voss, avec les troupes de Bergen. L'affaire, sur tout ce théâtre, est liquidée par le rembarquement des Alliés. Mais, comme l'a dit M. Chamberlain, la Norvège n'est pas conquise et nous continuerons à saisir chaque occasion qui nous sera offerte d'y infliger des pertes à l'ennemi.

A. 7.997.

Pont détruit par les Norvégiens pour retarder la marche des envahisseurs.

A. 8.466.

UN NAVIRE ALLEMAND DE RAVITAILLEMENT COULÉ DANS UN AVANT-PORT DE BERGEN PAR UN BOMBARDEMENT DE LA R. A. F.

On voit ici l'avant du navire couché sur le flanc, l'arrière complètement immergé.

UN SAHARIEN

Nous avions consacré il y a un peu plus d'un an, le 25 mars 1939, une importante étude à un grand Saharien, le colonel Carbillet, qui fut d'ailleurs un de nos excellents collaborateurs intermittents. Commandant militaire du Territoire des oasis sahariennes, il est mort récemment, à Ouargla, à son poste de commandement, chef-lieu de cet immense territoire qui du Sud-Tunisien s'étend par le Mouydir, le Tidikelt, le Hoggar jusqu'à l'Adrar soudanais.

La presse française, les quotidiens, les périodiques illustrés ont retracé la vie de ce soldat urbaniste, qui a réalisé, avec son tempérament, et avec une sorte de génie très particulier, une œuvre constructive, économique et sociale sur ces vastes arpents de sable où l'effort paraît stérile, le succès, prétentieux ou puéril !

On a beaucoup parlé de « M. Sahara », jetant comme un voile sur la vie de celui qui fut en Syrie, avant son affectation à Ouargla, « M. Druze ». Et pourtant, sans de malheureux événements, Carbillet eût sans doute fait son « djebel » comme il a fait ses « oasis ».

Soueïda subit sa forte empreinte. Les sources captées, l'eau si rare en ce pays de « birkets » (1) asséchés vivifia le petit bourg de dalles de basalte noir mêlées aux chapiteaux corinthiens. Il redressa les stèles couchées et comme blessées à mort par les siècles troublés de l'Islam, fit reverdir les feuilles d'acanthe au haut des fûts ensoleillés ; traça des pistes où les premières Ford de l'après-guerre, hautes sur roues comme des sauterelles d'acier tapageuses, s'engagèrent avec leur cargaison bariolée de Druzes en grappes.

D'humbles bourgades aux grises terrasses furent percées de larges avenues pour laisser passer ces pistes appelées à devenir routes.

Partout ce goût de la grandeur, d'un certain faste impérial, de vieilles traditions renouées, de larges échappées sur un avenir si incertain cependant à la veille d'une stupide rébellion où le Druze ne fut que le mercenaire malheureux du nationalisme damasquin à la solde d'idéologies et de puissances étrangères.

Carbillet, en France, au cours d'une permission, vit son œuvre s'effondrer ! Il alla servir en Afrique. On lui offrit un désert, cette partie des territoires du Sud-Algérien où les oasis vertes et sombres mouchettent de leurs taches la fauve pelure des sables.

Tout d'abord il s'y ennuya, se recueillit quelques mois dans les fonctions de sous-ordre, dévora les bibliothèques militaires, attendant son heure.

En 1929 il prit le commandement du Territoire des oasis, dans ce bordj Lieutaud, barrant vers l'Ouest l'avenue déserte qu'un tramway-diligence remorqué par une vieille mule reliait à la petite cité indigène. C'est de part et d'autre de cet axe, en respectant la « ligne n° 1 Lieutaud-Ksar », que Carbillet bâtit sa capitale.

Dans une première période il meubla sa voie impériale d'accessoires décoratifs et originaux, de tétraèdres pointus, dressés comme des doigts blancs vers le ciel, souvenir lointain du culte phallique, cher aux vieilles civilisations négroïdes du Niger dont les fils d'esclaves razziés travaillent encore la terre des oasis.

Des arcs de triomphe découpèrent des trapèzes de ciel cru. A un carrefour imaginaire s'éleva un monument aux grands morts sahariens. Les antiques croyances, les héros, les arcs de gloire jalonnèrent la cité future !

Plus tard, au fur et à mesure des crédits parcimonieusement alloués dans un pays où rien n'est rentable, la ville européenne s'édifia sur ce plan marqué au sol comme sur une carte : maisons d'habitation pour officiers et fonctionnaires, bâtiments administratifs, hôtels, musée saharien, église-cathédrale !

Les palmiers cernèrent de leur verdure la blancheur des façades d'un style « exposition coloniale » qui nous est devenu familier depuis que la France a pris conscience de son Empire, c'est-à-dire depuis que des hommes comme Carbillet ont su le lui découvrir.

Son œuvre déborda Ouargla, la métropole, pour comprendre Djanet, Tamanrasset, Aoulef, In-Salah. Partout où résidait un Européen, ne fût-ce qu'un légionnaire retraité, russe ou polonais, gérant d'un petit bordj-hôtel des pistes transsahariennes, partout on construisit, on étudia de grandioses projets d'embellissement ou d'extension ! Chaque oasis, chaque poste militaire eut son carrefour impérial : avenue Laperrine, avenue du Père-de-Foucauld !

A In-Salah, les briques crues, séchées au soleil, que transportaient sur la tête de longues théories de femmes aux nobles drapés, servirent à l'édification de villas, tennis-jardins, résidence du chef annexe, infirmerie indigène, recette municipale, écoles françaises, constructions variées quant au style et à la couleur de l'enduit, tantôt de plâtre blanc bien lissé, tantôt d'argile rugueuse d'un rouge violacé. Et toujours, partout, des portes monumentales — aux cornes menaçantes comme des « burcanes » démesurés — s'ouvraient sur de modestes édifices, ou sur la silencieuse immensité du reg, comme une mer figée de graviers et de scories !

Ce cadre, si artificiel par certains côtés, surprenait le touriste, l'étranger. Etonnement ? admiration ? incompréhension aussi ? Tout cet urbanisme dépassant les besoins d'une vie indigène qui s'étiole sous les palmiers ne serait-il pas destiné au goût lassé de l'Européen ou entrepris pour satisfaire quelques fantaisies architecturales ? Non. Il ne faut pas oublier que la colonisation doit réaliser pour subsister, entreprendre, bâtir ; que le Sahara est un lieu de passage nécessitant routes et relais ; que pour fixer une population misérable il faut l'occuper, la faire vivre ; que pour assurer la sécurité d'immensités désertiques (ce miracle permanent de nos officiers des bureaux arabes) il faut être partout où l'homme peut vivre, dans un cadre de prestige.

« Voyez-vous, me disait un jour Carbillet sur une dune dominant la palmeraie d'In-Salah, tout ce que nous faisons, ce que vous faites, entre nous, c'est un peu pour nous, Français, pour notre confort, pour notre habitabilité ; pour couronner, par nos pistes, nos terrains d'aviation, nos pompes à essence, une œuvre de domination.

» Mais c'est aussi pour eux et il faut que cela soit aussi pour eux.

» Ils travaillent, ils mangent grâce aux chantiers. Ils peuvent ainsi s'offrir le blé, le sucre, l'huile, le thé, le tabac, les cotonnades que les camions leur fournissent d'Alger grâce à nos pistes.

» Le tourisme est aussi une richesse, il faut l'exploiter.

» Pour l'eau on ne fait peut-être pas assez. C'est difficile ! Mais l'entretien des antiques foggaras (1) exige une main-d'œuvre spécialisée que seule permettait jadis la traite des noirs. Nous ne pouvons tout de même pas aller razzier au Soudan ! Alors le puits artésien ? Il faut un matériel compliqué et rare. C'est cher et que de déboires ! »

Ces préoccupations révélaient le sens social de Carbillet. Faire vivre, souvent contre eux, quelques milliers d'êtres, les fixer sur ce sol ingrat ; endiguer l'émigration vers le Nord, vers cette Algérie littorale, terre de richesses et de vie facile, terre aussi de misère et de turpitudes physiques et morales ; sauvegarder l'existence précaire de l'oasis, cette entité économique et sociale qui ne peut subsister que par le concours de tous et de chacun. Que d'efforts pour maintenir cette vie précaire ! Que de résultats encourageants furent obtenus par cette politique du chantier et du prestige !

Aussi le sédentaire négroïde (ce paysan du Sahara), le nomade, fier, indépendant, paresseux, qu'il fût Targui ou Chaamba, aimaient-ils cet homme qui construisait de si curieuses choses, traçait des pistes de 700 kilomètres où ne circulait qu'une auto par semaine, maintenait l'eau aux oasis, y fixait bêtes et gens, dirigeait habilement le cours et le marché du blé, de l'orge, des dattes ; payait scrupuleusement les travailleurs des chantiers et qui, par ses toubibs, soignait les femmes et les nourrissons, neutralisait les piqûres du scorpion ou de la vipère à corne.

Toute cette œuvre sociale de Carbillet justifie et magnifie son œuvre de bâtisseur.

Il fut étrange et souvent surprenant. Son physique étonnait de prime abord. Il séduisait vite par le charme de son esprit, l'ampleur de ses connaissances, sa psychologie profonde, son sens de l'humain, une personnalité marquée le poussant souvent aux paradoxes et aux limites du cynisme.

Il allait, par les pistes, entouré d'une cour d'artistes, de poètes, de savants, de princes sans espoir de couronne, d'oisifs blasés mais curieux. Tous, avides du Grand-Sud et de son mystère, appréciaient la simplicité, la généreuse hospitalité de ce chef.

Mystique à ses heures comme tous les solitaires au cœur de la thébaïde, la prière s'arrêtait à ses lèvres car un passé et un présent trop lourds d'humaines faiblesses retenaient ses plus hautes aspirations.

C'est une belle figure de soldat et de colonial français qui disparaît ! Peut-être une des dernières... Il connut toutes les grandeurs et toutes les misères de ce dur métier.

Son nom restera dans nos annales de l'armée d'Afrique, qu'il représenta avec une si personnelle et si puissante originalité.

(1) Bassin-réservoir recueillant l'eau de ruissellement et abreuvant bêtes et gens.

(1) Galerie souterraine recueillant l'eau imbibant certaines couches géologiques et la conduisant en pente douce jusqu'au plan d'irrigation des palmeraies.

84.199.

Le colonel Carbillet passant en revue le goum d'In-Salah.

A L'OPÉRA

Entre deux rondes est le titre d'un divertissement chorégraphique dont Marcel Samuel-Rousseau a écrit le scénario et la partition. Les rondes dont il s'agit ne sont pas de celles qui nouent en couronnes des enfants qui chantent et dansent. Ce sont les inspections nocturnes d'un gardien de musée qui veille sur le sommeil des chefs-d'œuvre. Or, entre deux de ces rondes, il se passe bien des choses dans les salles désertes. Les petites danseuses de Degas n'hésitent pas à quitter leur cadre pour aller admirer un bel adolescent de bronze et le décider à descendre de son socle. Et tout ce joyeux petit peuple se console, par des danses frénétiques, de la sévère immobilité à laquelle les condamne, durant le jour, la ferveur des amateurs d'art.

Ce gracieux sujet a été traité par le musicien avec toute la légèreté, la finesse et l'élégance souhaitables. Marcel Samuel-Rousseau possède une science parfaite de son art et de son métier. Sa musique est toujours un modèle de goût et d'équilibre, dans la plus pure tradition française. Celle de ce ballet a obtenu le plus brillant succès.

La chorégraphie et l'interprétation de Serge Lifar ont été, l'une et l'autre, remarquables. Lifar est-il, d'ailleurs, autre chose qu'un chef-d'œuvre de la statuaire miraculeusement doué du mouvement ? Ce scénario résume son destin ! Quant à la délicieuse Solange Schwarz, elle a été l'enchantement de la soirée. Son espièglerie spirituelle, son charme et sa virtuosité étourdissante ont été chaleureusement acclamés. — V.

84.201.

Une salle du musée du Louvre reconstituée à l'Opéra.

Au centre, le bel adolescent de bronze que viennent admirer, entre deux rondes du gardien de nuit, les petites danseuses de Degas descendues de leur cadre.

84.200.

A l'approche de la danseuse étoile la statue de bronze s'anime... et prend part aux danses de ses admiratrices.

Photographies Lipnitzki.

LES THÉATRES

Scène d'avant-garde le théâtre de l'Œuvre est fidèle à sa mission en nous présentant des pièces inédites d'auteurs inconnus. Tel est le cas de *Pas d'amis, pas d'ennuis* de S.-H. Terac, une signature qui n'est qu'un pseudonyme, dissimulant la personnalité d'une toute jeune femme. Celle-ci s'étonnera sans doute d'apprendre que la plus certaine impression qu'elle ait produite — tout au moins sur le public de la répétition générale — est celle de l'ingénuité. Il y a plusieurs manières de se montrer ingénu. On peut l'être aussi par une affectation systématique de cynisme et d'amoralité, ce qui est ici le cas. Mais le dialogue est d'une qualité remarquable. Il abonde en observations d'une psychologie ironique et désabusée. On se dit, en sortant : « Et c'est une jeune fille qui a écrit cela ! » La littérature féminine a de ces paradoxes... Quant à l'interprétation, elle est de haute valeur avec Mme Lucienne Bogaert, MM. Jean Galland et Jean Servais comme protagonistes et, dans une pittoresque composition comique, Mme Paulette Pax.

La féerie est un genre ingrat. Passe encore pour la féerie intégrale où les personnages, le dialogue, le décor, les costumes contribuent à créer l'atmosphère et l'illusion. Mais *le Petit Ange de rien du tout,* de M. Claude-André Puget, au théâtre Michel est une féerie hybride. Lorsque nous voyons, dans un studio bourgeois où un architecte, une jeune avocate, un homme d'affaires et une femme de ménage mènent leur vie quotidienne, tomber brusquement, par une fenêtre ouverte, un ange du ciel, nous sommes un peu déconcertés. La fantaisie et la poésie ne sont pas nécessairement incompatibles avec une comédie légère, et d'autres ouvrages du même auteur l'ont prouvé. Mais ici, on ne sent que l'artifice et le procédé. D'autant que l'aventure de cet ange, qui a pris la forme d'une femme pour connaître l'amour, la jalousie et la douleur, n'a rien en soi de nouveau. C'est *la Mouette* de M. H.-R. Lenormand, ou, plus encore *Ondine.* Au demeurant, il y a, dans cette pièce, des traits plaisants, des répliques piquantes et une observation humoristique. De la sensibilité aussi et de la grâce, de la jeunesse et de la fraîcheur. Mlle Jany Holt est un ange pervers suffisamment diabolique. Mlle Hélène Perdrière est charmante à voir et à entendre. M. Lucien Nat, avec une distinction élégante, et M. Jean Wall, plein de naturel et de bonne humeur, Mme Marguerite Ducouret et MM. Pally, Jean Hubert et Pierre Huchet composent avec esprit les différents types mêlés malgré eux à une histoire extravagante. — R. de B.

Le Service géographique de l'armée a puisé dans son sein les éléments inattendus d'une représentation théâtrale des plus réussies : de l'auteur aux interprètes, en passant par le metteur en scène et le décorateur. Cette représentation donnée, dans la salle des fêtes du Cercle militaire, au bénéfice des Foyers du soldat du Service géographique de l'armée, le 14 avril, a eu un tel succès qu'elle a dû être redonnée.

Elle comportait une très spirituelle revue : *Jeu de cartes,* due à Etienne Reps, pseudonyme sous lequel se cache un officier du S. G. A., présentée par Mlle Renée Dennsy. Elle fut interprétée par une troupe entièrement empruntée au personnel civil et militaire du S. G. A.

MM. Guy Berry, Félix Paquet et Mlle Denysis avaient prêté leur concours à cette représentation, dont le programme était rehaussé par la comédie d'André Birabeau : *Un déjeuner d'amoureux,* interprétée par Mme Gisèle Casadesus, sociétaire de la Comédie-Française, et par M. R. Delouche, ex-pensionnaire du Grand-Guignol, actuellement mobilisé au Service géographique de l'armée.

La couverture du programme était de Cassandre et les pages intérieures en étaient illustrées par Dubout ; ces deux artistes également mobilisés au S. G. A.

UNE VILLE DE LUXE ET DE JEUX DEVENUE CENTRE UNIVERSITAIRE

Le retard — pour des exigences d'actualité — de l'impression de ces notes sur une station estivale transformée en centre universitaire donne au dernier article d'André Lichtenberger le caractère impressionnant d'une publication posthume. Notre regretté confrère, maintes fois collaborateur de l'Illustration, ***est mort*** *après une courte maladie, bien imprévue par le public qui, peu de temps avant, l'avait vu faire en pleine santé, à Dinard, une conférence au profit des œuvres d'entr'aide dans l'armée.*

84.521.

A. Lichtenberger.

Phot. H. Manuel.

Né à Strasbourg en 1870, André Lichtenberger était donc âgé de soixante-dix ans. Agrégé d'histoire, docteur ès lettres avec une thèse sur le Socialisme au XVIIIe siècle, *que suivirent des ouvrages sur* le Socialisme utopique *et* le Socialisme et la Révolution française, *cet historien et ce sociologue se fit une grande notoriété dans le roman, particulièrement dans l'observation des psychologies enfantines. Nos lecteurs n'ont pas oublié* Des enfants dans un jardin, Minnie, Léila si blanche, *œuvres ravissantes parues dans* La Petite Illustration.

Mais l'écrivain était aussi un homme d'action. Il avait été chef de cabinet de Paul Doumer à la présidence de la Chambre et Gallieni l'avait pris auprès de lui dans la précédente guerre. Depuis vingt ans il dirigeait le Musée social. La cravate de la Légion d'honneur avait honoré, avec ses mérites, les services qu'il avait rendus au pays et qu'il continuait de lui rendre quand il fut si soudainement frappé.

QUAND la guerre éclata se posèrent une foule de questions nouvelles. L'une des plus urgentes fut peut-être celle-ci : préserver des ravages de l'ennemi les populations civiles et particulièrement les enfants.

De là dans toutes les régions de la France semblant les plus protégées contre d'éventuels bombardements de vastes transferts des départements et des villes les plus menacées et, pour accueillir les fugitifs, d'innombrables improvisations.

L'une des plus nécessaires après le « manger » et le « couvert » fut la mise sur pied d'organismes scolaires capables d'accueillir nos écoliers brusquement arrachés à leurs travaux et à qui il importait que fussent immédiatement assurées les conditions d'études nécessaires à la formation des individus de la France de demain.

Il n'est pas nécessaire d'insister sur les difficultés complexes de l'opération : choix des régions, des locaux, des professeurs, établissement des programmes et des horaires, etc. La mise sur pied matérielle et intellectuelle de tels organismes était un travail vertigineux.

Une circonstance lui fut favorable. La guerre nous surprit au milieu des vacances scolaires. Un grand nombre de citadins villégiaturaient dans nos cités balnéaires ou dans des villes d'eaux Ce fut donc le long de nos côtes que naquirent les premiers nouveaux établissements scolaires. Actuellement des stations d'études multiples se sont dressées depuis Hendaye jusqu'à Dunkerque : Bayonne, Biarritz, Royan, La Baule, Dinard, Deauville, Villers, Houlgate, Cabourg.

Là dans les villes élégantes réservées naguère aux ébats du luxe et de la flânerie se sont dressés en foule de nouveaux lycées. Tant bien que mal s'y est installée une vie originale. Les circonstances viennnent de me permettre de me rendre compte d'une de ces transformations fécondes en réalisations déjà acquises et en promesses futures.

Ah ! les heures émouvantes que je viens de passer à Dinard : station jadis privilégiée de notre Bretagne, aujourd'hui centre d'une activité étonnamment changée et féconde.

Dès le début des hostilités, M. Armand Weil, professeur honoraire du lycée Janson, en villégiature annuelle à Dinard, se préoccupa des études du grand nombre d'enfants de la région parisienne et des départements frontière venus se réfugier avec leurs familles sur la côte. Il songea immédiatement à créer un établissement public d'enseignement secondaire et, aidé par sa femme, se consacra tout entier à cette tâche. Le recteur de Rennes, la municipalité de Dinard en comprirent immédiatement l'intérêt. Bientôt le concours de M. Félix Guirand, professeur de première au lycée Condorcet, qui se trouvait également dans la région, vint d'enthousiasme seconder son initiative. M. Fayolle, professeur au lycée Carnot, fut le troisième des pionniers et c'est de cette communauté d'efforts que sortit le lycée de Dinard.

Tout était à faire. Il fallut d'abord se préoccuper d'un local. Après de laborieuses négociations, une propriété superbe édifiée au milieu d'un vaste parc, la villa Nahant, devint le lycée.

En quelques semaines, on y avait enregistré cinq cents demandes. On aménagea les locaux. La municipalité assurait le matériel scolaire, garnissait peu à peu les salles. Au début d'octobre, moins de deux semaines après la décision officielle, tout était en voie d'achèvement. Le personnel enseignant recruté par le recteur de Rennes commençait par arriver. Professeurs de la région parisienne expédiés par ordre, professeurs en retraite rappelés à l'activité, jeunes licenciés débutant dans la carrière, tous apportaient à l'œuvre naissante une égale ardeur et un remarquable esprit d'équipe.

Le lundi 16 octobre, le lycée ouvrait ses portes à une foule impatiente de jeunes gens et de jeunes filles (de la sixième aux mathématiques élémentaires).

Chargé de la direction administrative de l'établissement, rattaché officiellement au collège de Saint-Servan, M. Guirand parfaisait dans des conditions de surmenage qu'on peut imaginer tous les détails d'administration. Il rencontrait — il faut le reconnaître — et chez les maîtres et chez les élèves une bonne volonté toute particulière. Afin de parer à l'insuffisance des locaux, afin d'éviter le mélange des sexes, on instituait le régime de la demi-journée de classe. Tout le petit monde se mit à la besogne avec un entrain admirable dans une atmosphère de confiance et de sympathie réciproques.

Peut-être faut-il avant tout insister sur l'excellent esprit des élèves, leur adaptation rapide à ce nouveau régime d'études qui laisse plus de place à l'initiative personnelle sans nuire au rendement général du travail. Avec cette demi-journée quotidienne de liberté, les élèves ayant plus de temps pour faire leurs devoirs et apprendre leurs leçons, apportent aux classes un esprit reposé, allègre, mieux apte à recevoir et à comprendre l'enseignement du maître.

Et à l'école des enfants est venue, miracle nouveau, se joindre celle des parents. Parmi les professeurs improvisés qui se découvrirent le plus heureusement une vocation insoupçonnée, mon ami Marcel Schulz, chargé de la troisième pour les deux sexes, avait été il y a quelques années le créateur de ces « Causeries de Passy » dont tant de Parisiens ont gardé le souvenir.

La province se surpeuple, s'énerve, s'ennuie. Pourquoi, afin de distraire des anxiétés et des inquiétudes, ne pas reprendre l'idée d'organiser un cycle où n'allaient manquer ni les orateurs bénévoles, ni un public empressé ?

Et c'est ainsi que faisant appel à toutes les bonnes volontés, les « Causeries de Passy » furent transportées à Dinard. Pour ajouter à leur attrait celui de la bienfaisance, elles furent placées sous le patronage d'une organisation qui, sous la présidence d'honneur de M. Edouard Daladier, ministre de la Défense nationale et de la Guerre, a témoigné déjà de son activité dans toutes les régions de la France, l'Association pour le développement des œuvres d'entr'aide pour l'armée.

Les éléments locaux n'épargnèrent pas leur peine et leur sympathie et c'est ainsi que plusieurs réunions, des conférences, des galas, ont déjà créé à Dinard une animation nationale et envoyé au soulagement des gens qui se battent une foule de secours les plus appréciés.

Et, rentrant à Paris, à travers nos campagnes où renaît la vie agricole, je ne pouvais me retenir de formuler un vœu sincère : est-ce que la guerre génératrice de tant de maux ne pourrait par hasard exercer aussi une action stimulatrice, voire créatrice ? Est-ce qu'en ce moment, sur toute la surface de notre territoire, elle ne répand pas à travers nos provinces un magnifique effort, une vie nouvelle. Puisqu'elle donne naissance aux initiatives les plus variées, ne pourrait-elle pas opérer des rapprochements multiples et féconds ?

A côté des visions charmantes que je rapporte de la côte bretonne, est-ce que le spectacle de Dinard universitaire, lettré et philanthropique ne suscite pas celle-ci : sur ce point privilégié de la côte armoricaine découvert et mis en valeur depuis longtemps par nos amis britanniques dont la prédilection a marqué le début de sa prospérité, ne pourrait-il pas se créer et s'organiser définitivement un magnifique et utile collège franco-britannique ? Les relations maritimes entre Southampton et Saint-Malo existent depuis longtemps. Un courant de visiteurs a créé avec Londres le climat. La grâce des sites est incomparable. Quelques-unes des plus délicieuses résidences de la contrée appartiennent à des Anglais, ne sont-ce pas des jalons tout indiqués pour faire davantage ? Il faut d'abord vaincre ensemble, mais ensuite ne pas se séparer sans cesse, se connaître mieux, se pénétrer davantage pour accomplir ensemble les grandes œuvres sur lesquelles s'appuiera un monde nouveau. Dans le parc merveilleux de la villa Nahant je vois en rêve, comme dans tel collège anglais où travaille et joue une jeunesse ardente et studieuse, se dresser des pavillons indépendants, des terrains de jeux, refleurir toute une vie saine et ardente vouée à l'action. Toutes ces créations apporteront dans la région des éléments nouveaux de prospérité et d'essor.

ANDRÉ LICHTENBERGER.

84.522.

La villa Nahant, devenue le lycée de Dinard.

74.869.

Africain du Nord. — Phot. Ofalac.

74.870.

Indochinois.
Alliance-Photo.

74.871.

Indigène de l'A. O. F. — Alliance-Photo.

L'EMPIRE FRANÇAIS DANS LA GUERRE

FORCE ET AVENIR DE L'EMPIRE

par Émile Schreiber

« La guerre est une question de force ! » La force des Alliés est puissamment étayée par celle de leurs deux Empires, qui totalisent plus de 500 millions d'hommes et des possibilités matérielles presque illimitées.

Le numéro spécial que *L'Illustration* présente aujourd'hui est consacré à la force de l'Empire français. Les articles, rédigés par nos meilleurs techniciens des grands problèmes coloniaux, permettent d'en connaître les données essentielles.

Quelle est la doctrine coloniale française actuelle? Quels sont les divers éléments qui constituent la force de l'Empire : force morale, force militaire, force économique? Quelles sont les vues d'avenir de ceux qui président à ses destinées? J'ai soumis ces questions, au cours d'entretiens qu'ils ont bien voulu m'accorder, à de grands chefs militaires, à des gouverneurs généraux et plus particulièrement au grand ministre, énergique et réaliste, qui depuis deux années a entrepris de réorganiser et d'intensifier l'essor de notre Empire, M. Georges Mandel. C'est leur réponse que je voudrais tenter de résumer ici aussi fidèlement et aussi succinctement que possible.

LA FORCE MORALE

La force morale est la pierre angulaire de la puissance et de la cohésion de l'Empire.

La doctrine française allie les plus pures préceptes du christianisme et les principes essentiels de la Déclaration des droits de l'homme. Notre ministre des Colonies la résumait ainsi en novembre 1938

« La France n'a jamais fait de distinction ethnique ou religieuse entre les peuples de l'Empire. Quelle que fût leur couleur elle leur a reconnu à tous des droits égaux. C'est pourquoi ceux-ci n'ont cessé de considérer que leur sort était indissolublement lié au sien et que toute menace à la métropole constituerait pour eux un péril direct. »

Cette doctrine française est l'antithèse du racisme esclavagiste hitlérien. Opposition fondamentale, irréductible, véritable enjeu de la guerre, que les indigènes même les plus frustes et les moins évolués ont instinctivement et profondément sentie ! Bien plus qu'en 1914 ils se sont rendu compte qu'ils perdraient leur liberté, et leur droit à la dignité humaine, le jour où nous perdrions la nôtre. Aussi, d'un bout à l'autre de l'Empire, sur les quatre continents où se situent nos possessions, le loyalisme, le dévouement à la cause commune sont eux aussi totalitaires. L'Empire est un et indivisible, comme le fut, à l'heure de précédents dangers, la République française.

Les sacrifices de plus en plus étendus de tous les peuples de l'Empire en hommes et en contributions doivent avoir comme contre-partie une extension progressive des droits sociaux et politiques des indigènes. Nos « fils adoptifs » attendent de

nous la preuve tangible que nous les considérons comme tels et non comme un matériel humain dressé à la défense égoïste de nos privilèges ou de nos intérêts personnels. Toute une série de mesures prises surtout depuis deux ans prouvent que nous sommes décidés à persévérer dans cette voie.

Les modalités de la participation politique varieront nécessairement selon l'évolution des nations, des peuples ou des tribus dont le destin est lié au nôtre. La complexité du problème a provoqué dans le passé des improvisations hâtives et trop particularistes qui servent aujourd'hui d'éléments de comparaison pour des revendications que la guerre ne permet pas de réaliser présentement. Elles ne sauraient être différées, la paix rétablie, si nous voulons conserver intacte cette magnifique force morale de l'Empire qui est une des conditions de la victoire.

LA FORCE MILITAIRE

La force militaire de l'Empire en est le gage matériel. Des articles techniques lui sont consacrés dans ce numéro et mettent en valeur sa puissance et son organisation. Qu'il me suffise d'indiquer ici — ce qui n'est plus un secret pour personne, surtout pas pour les Allemands — que les effectifs coloniaux instruits et équipés atteindront à la fin de 1940 environ un million d'hommes et un chiffre beaucoup plus impressionnant encore vers la fin de 1941. Est-il besoin de rappeler que, grâce à la maîtrise des mers, une partie substantielle de ces effectifs a pu rejoindre la métropole sans subir la moindre perte ? L'afflux régulier et libre de troupes coloniales dans nos ports en est la preuve indubitable.

Selon le plan conçu par le chef éminent de notre armée coloniale, le général Bührer, toutes nos possessions, dotées d'un matériel ultra-moderne, sont actuellement en état de parer elles-mêmes à leur défense et souvent de se porter secours, le cas échéant, les unes aux autres grâce au développement d'un colossal réseau routier stratégique.

72.510.

M. Georges Mandel, ministre des Colonies.

Des modifications indispensables devront contribuer dans l'avenir à l'unification de notre armée impériale. Au début du siècle dernier, la marine seule était engagée dans les expéditions coloniales, les opérations étant essentiellement de débarquement. Plus tard furent constituées les troupes coloniales, puis notre armée coloniale d'aujourd'hui, qui devrait être une armée impériale unifiée réunissant sous une même autorité, ce qui n'est pas le cas actuellement, les troupes d'Afrique du Nord (Tunisie, Algérie, Maroc) et celles du Levant (Syrie). C'est là un problème de réorganisation militaire intérieure dont la guerre hâtera la solution.

LA FORCE ÉCONOMIQUE

Le développement agricole, commercial et même industriel de nos colonies a pris sous l'énergique direction de M. Georges Mandel un vigoureux essor. Il a grandement facilité la réalisation de notre système d'économie de guerre en circuit fermé, grâce auquel nous évitons en grande partie le paiement en devises étrangères, donc en or, des plus indispensables importations de matières premières et alimentaires. Ces achats effectués dans notre Empire offrent en même temps l'avantage de profiter aux colons et aux indigènes, par conséquent aux colonies mêmes.

La guerre ne ralentira pas le développement de notre outillage colonial. Elle l'accélérera au contraire pour les industries et les travaux publics intéressant la défense impériale ou métropolitaine. Cependant, ces nécessités de force majeure n'impliquent pas un changement de la doctrine en ce qui touche les rapports économiques entre la métropole et ses possessions.

La mise en valeur de nos colonies varie nécessairement selon leurs capacités et leurs conditions d'exploitation, qui sont loin d'être semblables. Autant il est indiqué, par exemple, d'outiller industriellement la lointaine Indochine — qui dispose d'un marché intérieur important et surtout d'un débouché exceptionnel dans la voisine et encore libre Chine du Sud, où vivent près de deux cents millions d'habitants — autant il serait illogique de vouloir créer des industries concurrençant celles de la métropole en Afrique équatoriale ou tropicale. Dans ces régions les populations n'ont pas encore un pouvoir d'achat suffisant. L'élévation progressive des salaires leur permettra un jour de constituer une clientèle intéressante pour une industrie locale ; mais le problème n'est pas actuel.

L'avenir économique de notre Empire doit être envisagé sous un autre angle : celui de la collaboration franco-britannique.

A cet égard, et aussi dans l'ordre militaire, les récents échanges de vues entre M. Georges Mandel et son collègue britannique, M. Malcolm Mac Donald, ont permis d'établir entre possessions voisines françaises et anglaises une liaison et une collaboration qui, si elles avaient existé dès le début de la guerre 1914, auraient évité bien d'inutiles déboires.

RÉFORMES D'AVENIR

La guerre, qui permettra de porter au maximum la puissance militaire et développera la mise en valeur économique de nos colonies, devra encore provoquer d'autres changements essentiels. Le plus important sera la création d'une direction unique de « l'Empire extérieur » (car la métropole, ne l'oublions pas, est comprise dans l'Empire). Le grand public ignore le plus souvent que, selon leur régime : départements, protectorats, mandats ou colonies proprement dites, les pays qui font partie de l'Empire dépendent soit du ministère de l'Intérieur, soit du ministère des Affaires étrangères, soit du ministère des Colonies. Un statut minimum unique, respectant comme il convient nos engagements internationaux, devra permettre l'unité de direction, sans laquelle ne sont possibles ni les grandes conceptions, ni les puissantes réalisations.

Loin, d'ailleurs, de viser à une centralisation plus rigide, cette unité de direction devra, au contraire, préparer, selon leur degré d'évolution et leurs possibilités matérielles, l'émancipation progressive des différents pays de l'Empire.

L'essentiel est que toutes les parties de l'Empire, tout comme les citoyens d'une même nation, aient la certitude de pouvoir accéder un jour, sous la direction ferme et bienveillante de la France métropolitaine, à l'émancipation à laquelle ils aspirent. Le jour où les progrès qu'ils auront accomplis grâce à nos directives et aux principes de notre civilisation seront suffisants ils se seront acquis des titres légitimes aux droits des peuples majeurs.

Ce jour-là, qu'il soit proche ou éloigné, si de nouveaux dangers menaçaient la grande famille française, celle-ci se regrouperait tout naturellement pour la défense du patrimoine commun, moral et matériel. L'Empire français, tout comme l'Empire britannique, basé sur une conception de tolérance et de solidarité qui ne saurait varier, se retrouvera toujours, comme en 1914, comme en 1939, uni et décidé à combattre jusqu'à la victoire sous un même drapeau, pour un même idéal.

ÉMILE SCHREIBER.

LA RENAISSANCE DE L'EMPIRE

par PIERRE MILLE. — Aquarelles et dessins de SERGE IVANOFF

LES deux cartes figurant l'Afrique en 1814, puis en 1930 publiées ci-après se suffisent à elles-mêmes. Elles résument toute l'histoire. Il est inutile pour l'instant d'y joindre celles de l'Asie, de l'Amérique, de l'Océanie. En Asie, la France ne gardait que Pondichéry et les trois « comptoirs » de Yanaon, Karikal et Mahé. En Amérique, la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe et quelques îlots adjacents. En Océanie, rien. Il ne restait que ce qu'on a appelé une « addition d'épaves ». Aujourd'hui, le territoire de notre Empire extérieur s'étend sur près de 12 millions de kilomètres carrés. Il est peuplé de plus de 60 millions d'habitants. L'Algérie compte pour plus de 7 millions, dont 863.000 Français — un certain nombre étant des Espagnols naturalisés — et 134.000 étrangers. Le Maroc, pour près de 6 millions et demi, dont 147.000 Français. La Tunisie, pour plus de 2 millions et demi, dont 108.000 Français. En somme, pour toute l'Afrique du Nord un bloc de 16 millions d'habitants, *dont 1.200.000 Français.*

Retenons seulement les deux autres blocs principaux, négligeant le reste, dont les 4 millions de Madagascar: Indochine, 23 millions; Afrique occidentale, 15 millions. De ces 38 millions d'habitants il est aisé d'obtenir 2 ou même 3 millions de combattants et de travailleurs. Notre domaine d'outre-mer nous procure 95 % de notre riz, autant de notre maïs, le quart de notre café, toute notre vanille et bientôt presque tout notre cacao; 68 % de notre huile d'olive, tout notre rhum, plus d'un tiers de nos oranges et citrons, presque tout notre tapioca (manioc de Madagascar). Manquent seulement le coton et la laine, dont la production est encore insignifiante. Mais il est important de noter que les exportations de notre domaine ont *triplé* de 1921 à 1937. Il est donc légitime d'espérer que, dans l'espace d'une génération, celui-ci suffira à tous les besoins de la France.

Comment cela s'est-il fait? Comment la France, de l' « addition d'épaves » qui lui restait en 1815, est-elle parvenue en un siècle, à la possession de ce si vaste et précieux Empire, le « second du monde », le premier étant celui de l'Angleterre? C'est ce qu'on va essayer de résumer en quelques colonnes.

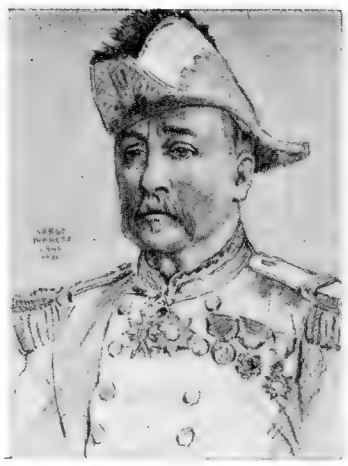
L'EMPIRE COLONIAL DE L'ANCIEN RÉGIME

... Car elle en a possédé un considérable et fructueux. Non seulement le Canada et la Louisiane — le Canada ne fournissant guère que des fourrures et ne contenant pas plus de 25.000 colons français au moment où on le perdit, en 1763. Mais, de plus, ce qu'on appelait « les îles » : Bourbon et l'île de France, où l'on s'établit avec succès surtout par suite de l'échec subi pour coloniser Madagascar; mais la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe et, avant tout, la riche et somptueuse Saint-Domingue, qu'on partageait avec l'Espagne. Il semble même que si Louis XV céda si aisément ces quelques « arpents de neige » à l'Angleterre, c'est qu'il redoutait que celle-ci ne préférât de beaucoup Saint-Domingue. Par bonheur il se trouva que les Anglo-Américains tenaient avant tout à priver de l'appui de leur métropole les Français du Canada. Quoique infiniment plus nombreux déjà, ils en étaient fort gênés. C'est que ceux-ci remplaçaient la quantité par l'audace. Aidés par les missionnaires et par les Indiens, auxquels ils s'étaient alliés, tandis que leurs voisins les massacraient, du Canada par le Mississipi ils s'étendaient en arc de cercle jusqu'à la Louisiane et menaçaient de jeter à la mer les Anglo-Saxons acculés à la côte atlantique. Les Franco-Canadiens étaient ainsi pour eux l'ennemi n° 1. L'Angleterre céda à leur insistance. Mais ils ne lui en gardèrent nulle reconnaissance parce qu'elle leur appliquait — comme tous les Etats à cette époque à leurs colonies — le système du « pacte colonial » : défense d'échanger les produits exotiques contre des produits, manufacturés ou non, dont ils avaient besoin, avec d'autres Etats de la métropole. Le thé même de Chine devait passer par l'Angleterre ou du moins être transporté par des bateaux anglais. Ce qui fait que, une fois libéré de la menace canadienne, Washington n'hésita pas, dix ans plus tard, à profiter du concours de la France pour se débarrasser aussi de l'ennemi n° 2, qui pour ses compatriotes et pour lui, opulent planteur, possesseur d'un grand nombre d'esclaves, était la Grande-Bretagne. Par le même traité de 1763 notre monarchie renonçait à l'Inde, où elle ne gardait que les quatre points précités. On le lui a beaucoup reproché, mais le fait est qu'elle ne pouvait la conserver, sa puissance navale depuis, le traité d'Utrecht de 1713, étant inférieure à celle de l'Angleterre, dorénavant maîtresse des mers.

Toutefois, dès cette époque

En 1603 le roi Henri IV recevait Samuel Champlain avant son départ pour le Canada et lui recommandait de tout observer pour en faire un fidèle rapport.

Lieut de vaisseau Francis Garnier.



Général Brière de l'Isle.

Jules Ferry.

Général Borgnis-Desbordes.

Général Dodds.

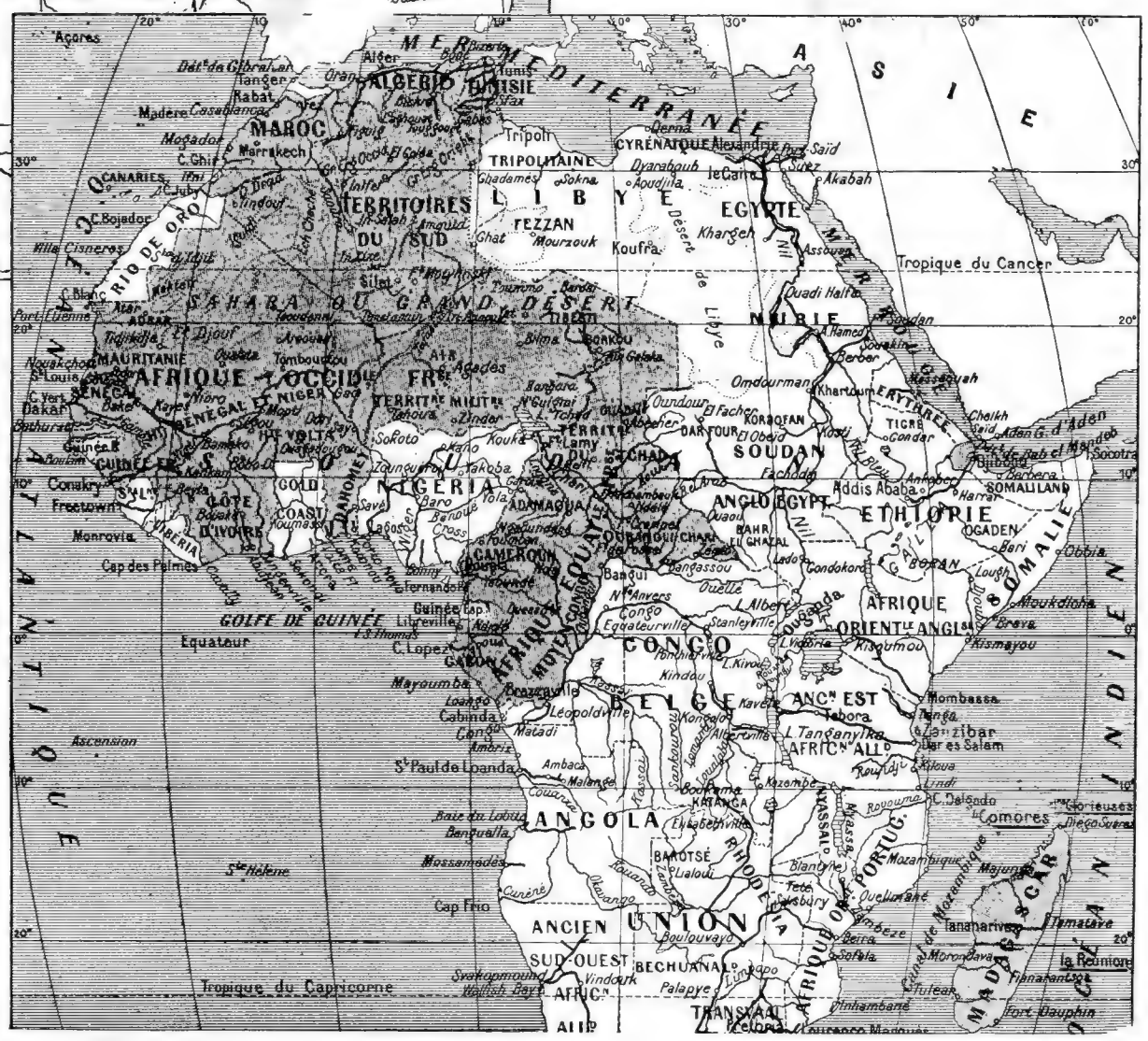
la politique de ses cabinets s'avère : demeurer la plus forte sur mer et surtout veiller jalousement sur les routes maritimes qui mènent à l'Inde, cette fortune. Elle tenait par une alliance étroite le Portugal depuis 1703, Gibraltar depuis 1704, avait en pleine propriété l'escale de Sainte-Hélène, entretenait les meilleurs rapports avec la Hollande, qui lui avait fourni le premier roi de la dynastie précédente, et possédait Le Cap.

L'Afrique en 1814. — *Les possessions françaises sont soulignées d'un trait. Les établissements de Madagascar.*

L'Egypte était encore à peu près turque, en tout cas fermait la voie vers la mer Rouge; toutefois, depuis 1530, Malte était anglaise.

Mais, si notre faiblesse navale a fait que Dupleix et La Bourdonnais ne sont guère que de glorieux souvenirs de collège, la France monarchique jouissait, malgré ces revers, d'un domaine colonial assez considérable (le troisième après l'Espagne et la Grande-Bretagne) et d'un excellent rapport : la fertile Saint-Domingue, la riche Louisiane, qui commençait à planter et à exporter le coton; Bourbon et l'île de France dans l'océan Indien; la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, alors prospère, car elle bénéficiait, de même que toutes les colonies de tous les Etats européens, du travail des esclaves noirs que la main-d'œuvre des forçats de nos jours a bien mal remplacé! Non seulement l'importation du café, du sucre, du rhum, des épices mais la traite des nègres faisaient alors la fortune des grands et magnifiques armateurs de Nantes et de Dunkerque surtout.

Cette prospérité commerciale se doubla d'une activité scientifique qui est une des caractéristiques du XVIIIe siècle. Les explorations maritimes de Bougainville et de La Pérouse, conjointement avec celles de l'Anglais Cook, découvrirent l'Océanie, ignorée jusque-là. Enfin, notre marine marchande, grâce à ses importantes transactions avec notre domaine colonial, occupait sur les mers une place respectable. Elle était protégée par une marine de guerre à laquelle les dernières années du régime avaient rendu de la vitalité. On reprenait même les projets de colonisation de Madagascar avec la tentative de Beniowsky, qui d'ailleurs n'eut aucun succès.



L'Afrique en 1930. — *Les possessions françaises sont indiquées à l'aide d'un grisé ou sont soulignées. (Extrait de* l'Afrique française.*)*

Le siège d'Alger. Le 4 juillet 1830 une formidable explosion du fort l'Empereur se produisait, ouvrant la ville aux troupes du maréchal de Bourmont qui l'occupaient le lendemain.

LES COLONIES ET LA RÉVOLUTION

La Révolution ne consentait pas à abandonner notre don colonial. Même la Convention et Robespierre, encore que l'abolition de l'esclavage parût une conséquence de la Déclaration des droits de l'homme, n'en admirent que la « disparition progressive ». Mais les noirs s'étaient insurgés; et, par suite de l'émigration, si la France avait encore des navires de guerre, les chefs, donc le « commandement », lui manquaient. Toutefois, malgré de grands efforts, l'Angleterre ne put s'emparer que de la Martinique et fut chassée de la Guadeloupe, avec l'appui des esclaves libérés, sous l'énergique direction du commissaire Victor Hugues envoyé par la Convention.

Quant à Bourbon et à l'île de France, elles refusèrent tout simplement d'affranchir les esclaves; possédant une flotte de corsaires fort puissante, elles tinrent bon et repoussèrent toutes les attaques. Il n'en fut pas de même à Saint-Domingue, où les noirs soulevés par Toussaint-Louverture, ancien cocher, un peu sorcier et doué d'un réel génie politique plus encore que militaire, expulsèrent et massacrèrent les planteurs blancs et proclamèrent leur indépendance.

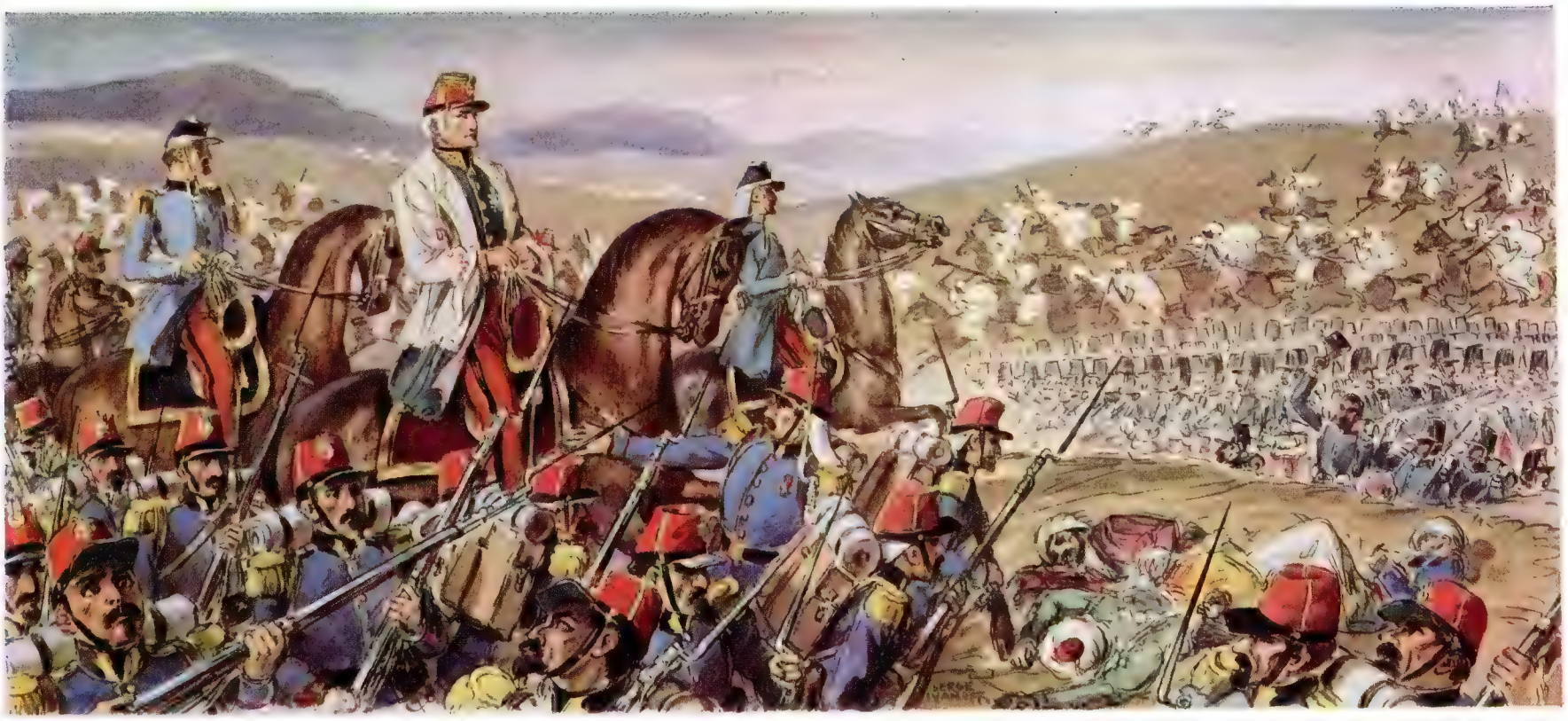
LE PREMIER EMPIRE ET LES COLONIES

Il est certain que Napoléon Ier, alors qu'il n'était que le général Bonaparte, rêva de la création d'un grand empire colonial. Ses projets sur l'Inde, l'expédition d'Egypte, les mesures politiques si lucides qu'il prit lors de sa conquête du pays du Nil en sont la preuve. Même, à de certains égards et par l'inventaire en Egypte des ressources, de l'histoire, de la langue, fait par l'état-major scientifique qu'il avait emmené, on peut le qualifier de précurseur. Et cependant, du point de vue colonial sa politique ne fut qu'une suite d'hésitations et d'erreurs. Toussaint-Louverture, après avoir aboli l'esclavage, avait astreint les noirs au travail : d'esclaves ils devenaient « serfs de la glèbe ». Mais, ayant conquis la partie espagnole de l'île, « premier des noirs écrivant au premier des blancs », il reconnaissait la domination de la France sous condition d'être nommé gouverneur à vie. Il avait constitué un assemblée de douze membres dont la majorité était des blancs. Les négociants et les planteurs revenaient sur leurs terres. Tout semblait près de s'arranger. Bonaparte subit-il l'influence de Joséphine, créole martiniquaise et qui ne concevait que l'ancien état de choses ? Il n'accepta pas ces propositions, rétablit l'esclavage pur et simple et dirigea sur Saint-Domingue une expédition de trente-quatre mille hommes. Toussaint accepta une convention de paix et d'amnistie: au mépris de celle-ci et des engagements solennels qui avaient été signés, on le fit prisonnier, on le déporta au fort de Joux, dans le Jura. On n'y gagna rien et l'on perdit tout. La fièvre jaune décima les troupes françaises; les successeurs de Toussaint, Dessalines, Christophe, Pétion, firent le reste; et le successeur du général Leclerc, Rochambeau, pour échapper à la vengeance des noirs, préféra se rendre aux Anglais. La morale fut tirée par l'évêque constitutionnel Mauviel : « Chose inouïe : un pays français a été traité en ennemi par les Français ! »

...Et il est vrai que jusqu'à ce jour 1.500.000 noirs de Saint-Domingue continuent de parler français : l'élite, notre langue la plus classique; les autres, un dialecte analogue à celui de nos Antilles; et tous se déclarent attachés de cœur à notre civilisation.

Restait la Louisiane. Elle pouvait, elle devait remplacer Saint-Domingue, et, jusqu'à nos jours même notre langue n'y est point partout oubliée. Ici encore la politique napoléonienne est velléitaire, contradictoire et aboutit au renoncement. En 1802, l'Empereur décide une expédition considérable : une

Le 13 octobre 1837, le lieutenant-colonel Lamoricière, avec 300 zouaves et 40 sapeurs, gravit le premier la brèche de Constantine, y planta le drapeau tricolore et entra dans la ville.



Le 14 août 1844, à Isly, le maréchal Bugeaud remportait la victoire sur les 25.000 cavaliers marocains. Les bataillons français formés en carrés résistèrent victorieusement aux assauts successifs des indigènes, qui se faisaient tuer à bout portant.

division, un régiment d'artillerie, ayant à leur tête un capitaine général, sont chargés d'occuper cette belle colonie que nous cède l'Espagne. L'année suivante il renonce à ce projet et vend ce magnifique domaine aux Etats-Unis — représentés à Paris par James Monroe, dont le nom, pour une autre cause, devait rester célèbre — pour la somme nette de 50 millions de francs. « Je considère cette colonie comme déjà perdue », dit-il à Saint-Cloud. Cela était vrai d'ailleurs. Le désastre naval d'Aboukir avait déjà affaibli notre marine de guerre; trois ans plus tard il était achevé par celui de Trafalgar. Napoléon Ier parut se peu préoccuper de ces échecs coloniaux : il comptait vaincre l'Angleterre sur le continent européen ; et alors il reprenait tout, en y ajoutant les Indes. Mais ce fut le contraire qui arriva. Quand on y pense, tel est aussi le dessein d'Hitler. Il l'a proclamé dans un discours au Sportpalatz : « La victoire en Europe assurera à l'Allemagne non seulement nos colonies, mais celles de l'Angleterre. » Et, ainsi que Napoléon, dont il n'a pas le génie, il se trompe.

LA RESTAURATION ET LA PRISE D'ALGER

Le Sénégal, la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Pierre-et-Miquelon, des droits de pêche sur les bancs de Terre-Neuve et l'île Bourbon, privée de sa sœur voisine l'île de France, outre les quatre établissements de l'Inde cernés par les conquêtes anglaises, voilà tout ce qui restait à notre ancienne monarchie restaurée et devenue « constitutionnelle ». Elle fit ce qu'elle put pour en tirer parti. Mais les efforts du baron Roger, devenu gouverneur du Sénégal, qui, reprenant une idée napoléonienne et concevant qu'on pouvait cultiver avec fruit, dans la vallée du fleuve, le coton que fournissait jadis la Louisiane, essaya de faire travailler les noirs « sur place » et par force, comme le veut actuellement encore Hitler, qui n'y réussira pas plus que le baron Roger. De cet essai de reprise en main du Sénégal, d'où devait partir soixante ans plus tard l'élan vers la conquête de notre Empire de l'Afrique noire, il ne demeura guère, dans la mémoire populaire, que le souvenir du naufrage de la *Méduse* et de son anthropophagique radeau... On pensa aussi à la Guyane pour y introduire d'un coup cent mille cultivateurs : il n'y vint qu'une sainte, la Mère Javouhey, dont le regretté Georges Goyau a écrit pieusement la belle histoire, et trente paysans qui se rembarquèrent trois ans plus tard. Enfin, le ministère Villèle succédant à celui de Richelieu, tous ces beaux projets tombèrent en sommeil.

Pendant ce temps l'Angleterre occupait les points que les traités de Vienne lui avaient attribués sur le globe. Ils n'avaient pour elle d'autre intérêt que de constituer des escales stratégiques sur la route maritime des Indes. Un gouverneur, un capitaine de port et une toute petite garnison y suffisaient. A part cela elle ne songea à rien changer : les colons hollando-français du Cap continuèrent à parler hollandais, ceux de l'île de France à parler français, à être jugés d'après les lois françaises. La majeure partie de ses 400.000 habitants, blancs ou de couleur, ont leurs journaux français, leurs librairies, qui éditent des livres français écrits dans l'île, jusqu'à leurs pharmaciens, qui font une partie de leurs commandes à des grossistes de Paris, sans parler des modes pour les femmes. Politique très libérale, faite d'indifférence et du sens avisé des intérêts essentiels de l'Empire.

Mais au ministère Villèle succéda, en France, le cabinet Polignac : et ce fut alors la prise d'Alger par le maréchal de Bourmont, le 5 juillet 1830. Date capitale dans l'histoire coloniale de la France! Le plus curieux est pourtant que cette expédition, admirablement préparée et outillée du reste, n'avait aucun but colonial. Il s'agissait, en apparence, de mettre un terme aux pirateries des corsaires babaresques, qui portaient leurs déprédations jusque sur les navires marchands étrangers croisant sur les côtes de Hollande; en réalité, comme pour la précédente intervention en Espagne, de faire à la France l'aumône d'un peu de gloire, mais surtout de montrer à l'Angleterre, avec l'appui des autres puissances signataires de Vienne, particulièrement de la Russie, que nous pouvions agir comme nous voulions en Méditerranée.

On ignorera toujours ce que le gouvernement de la Restauration aurait fait de l'Algérie, car il tomba le même mois. Et quant à celui de Louis-Philippe, il fut fort embarrassé de cette conquête. Pour des motifs de prestige, il paraissait impossible de l'abandonner. Mais d'autre part on ne savait à peu près rien

Le 1er juin 1895, deux compagnies du 3e bataillon du régiment d'Algérie enlevaient Andraisoro devant Tananarive (Madagascar).

de l'Algérie. Beaucoup croyaient et disaient que c'était une colonie comme « les îles », à qui l'on demanderait du café, du chocolat et du sucre ; alors que ses produits étaient les mêmes que ceux de France : des céréales, de la vigne et des moutons. Les parlementaires étaient élus d'après un régime censitaire. C'étaient donc des bourgeois du « tiers » ou des fonctionnaires. Pourtant ils n'étaient pas plus avertis que des représentants issus du suffrage universel. L'Algérie restait pour certains un « legs onéreux » de la Restauration. Un démocrate, Desjobert, se fit remarquer par son opposition. Il se peut bien que, si la France n'abandonna pas l'Algérie, c'est que l'Angleterre, inquiète de la séparation de la Belgique d'avec la Hollande, eut alors d'autres soucis diplomatiques. Le résultat fut, comme toujours, un compromis : on se contenterait d'occuper des « points d'appui ».

Ces points d'appui ne suffirent pas. Il fallut s'emparer progressivement de toute l'Algérie « utile » pour n'être pas jeté à la mer. La conquête fut difficile et dura longtemps. En fait, elle ne s'est terminée qu'après 1870 par la répression de l'insurrection de la grande Kabylie. En 1837, on dut s'y reprendre à deux fois pour s'emparer de Constantine, où le général Damrémont trouva la mort dans le suprême assaut. Un autre adversaire, et redoutable, Abd el Kader, s'était manifesté sur ces entrefaites : vingt-quatre ans, descendant du Prophète, beau, intelligent, aussi subtil négociateur que bon guerrier. La lutte contre lui, malgré la prise de sa *smalah* par le duc d'Aumale, (1843), brillant fait d'armes, dura de 1834 à 1847. Elle se termina par la victoire de l'Isly (1844) remportée par Bugeaud, et la reddition d'Abd el Kader. A partir de 1850 on peut considérer que la pacification générale, malgré quelques soulèvements encore, est réalisée. On ne songe plus à « s'en aller ». En 1840 il n'y avait que 30.000 Européens en Algérie ; sept ans plus tard ils sont 110.000. Les marécages de la Mitidja et de Bouffarik s'étaient mués en plaines d'une fertilité incomparable. Les cultivateurs s'y cramponnaient, le fusil en bandoulière, la main sur la charrue, malgré les terribles ravages du paludisme : l'histoire des débuts de Bouffarik, a dit E.-F. Gautier, est celle d'un obituaire. Ces colons accomplissaient le rêve de Bugeaud, celui du soldat-laboureur. Et c'est à Bugeaud lui-même, assez vaniteux, mais expert en agriculture, passionné de la terre, en même temps d'une expérience et d'un talent militaires incontestables, qu'est due la méthode qui assura la victoire définitive : alléger l'équipement et les transports d'artillerie, de vivres ; employer des troupes à déplacement rapide.

La proximité de la France, la mentalité et les légitimes exigences des colons obligèrent de renoncer à la conception périmée du pacte colonial : l'Algérie put librement échanger ses produits avec l'étranger. Toutefois, divisée en trois « provinces » (plus tard les trois départements d'Alger, d'Oran, de Constantine) faisant partie du territoire politique et administratif de la métropole, la navigation entre celle-ci et l'Algérie fut considérée comme « cabotage » et les navires français y jouirent du libre transit, ce qui garantit un minimum de vitalité à notre marine marchande. Mais l'ère de prospérité de l'Algérie ne date véritablement que de l'épidémie de phylloxéra qui ravagea les ceps français dans les premières années de la Troisième République et encouragea la plantation des vignobles transméditerranéens ; puis du rapport de Burdeau et du gouvernement de Jonnart, qui décidèrent la création des « Délégations financières », parlement restreint donnant à l'Algérie une autonomie budgétaire mais non politique. De plus la moyenne et la petite colonisation avaient pris le pas sur la grande et sur les concessions de vastes domaines attribués à des sociétés.

Il y a aussi un « impondérable » dont il faut tenir compte. La prospérité même ainsi que la superposition de l'élément européen à l'élément indigène ont inspiré aux Algériens français un optimisme, un « allant » un peu comparables à ceux de l'Américain du Nord et qui réagissent parfois heureusement sur le Français métropolitain. Mais cette prospérité a profité à l'indigène. Il y en a deux preuves : l'accroissement de la population arabo-berbère et le rachat par elle des terres tandis que l'élément français tend à se concentrer dans les villes.

Enfin, il faut mettre au nombre des facteurs essentiels des progrès de la colonisation, non seulement en Algérie mais partout ailleurs, l'emploi de la quinine contre la malaria, les découvertes et les méthodes de Pasteur et de son école, ainsi

L'amiral Rigault de Genouilly faisant monter ses troupes à l'assaut de la citadelle de Saïgon, dont il s'emparait le 17 février 1859.

Au Tonkin, le 19 mai 1883, le commandant Henri Rivière fut tué près du pont de Papier dans un engagement avec les Pavillons-Noirs.

que celles des Anglo-Saxons, qui ont permis de combattre victorieusement toutes les maladies tropicales. La science a sans doute fait autant que les armes pour l'extension sur le globe de la civilisation des blancs.

LES COLONIES ET LE SECOND EMPIRE

Pour compenser sa politique italienne, qui mécontentait le Vatican et les ultramontains de France, Napoléon III, comme Louis-Philippe, protégea leurs missionnaires. C'est à cela que fut due l'acquisition de la Nouvelle-Calédonie en 1850 — mais en 1863 l'empereur en fit une colonie pénitentiaire — et celle de la Cochinchine... Des missionnaires catholiques avaient été massacrés en Chine. On hésita, malgré la prise de Pékin en 1860, le sac du palais d'Eté, la victoire de Palikao, à s'installer sur une partie de son territoire; on préféra s'en prendre à des vassaux sur lesquels l'autorité chinoise n'était que nominale. Une entreprise contre l'Annam-Tonkin parut prématurée, mais l'amiral Rigault de Genouilly s'empara de Saïgon et de la Cochinchine. Les mandarins de celle-ci ayant refusé d'accepter un régime de protectorat, elle fut annexée et administrée directement par des officiers de marine : dès 1867 ses exportations de riz rapportèrent 1 million et demi au Trésor. En même temps, inquiet des ambitions de l'empereur d'Annam, le Cambodge demandait de lui-même le protectorat de la France.

C'étaient là des acquisitions précieuses. Napoléon III semble à peine s'en être aperçu; il poursuivait la « grande idée du règne », la conquête du Mexique, dont l'archiduc Maximilien fut quelques mois empereur et périt fusillé par Juarez... Cependant, le gouvernement impérial français avait mis à la tête du Sénégal un chef d'un génie rare et sûr, le colonel Faidherbe. De ce simple « comptoir », cet homme qui voyait loin fit le point de départ d'un futur empire. Il réduisit les Maures à qui jusque-là on payait tribut. A 900 kilomètres de l'embouchure du Sénégal il créait le poste de Médine, où le traitant métis Paul Holl avec sept soldats européens et vingt-cinq sénégalais, assiégés par le fondateur d'un nouvel Etat africain, musulman et esclavagiste, El Hadj Omar, se défendirent cent jours et furent enfin délivrés par lui. Maintenant on pouvait partir à la conquête de l'intérieur.

En matière coloniale comme ailleurs Napoléon III se montra velléitaire, prit des mesures contradictoires. En 1858, il y a déjà 200.000 Français en Algérie. L'empereur adopte à leur égard une politique de libéralisme et de décentralisation; il y restreint l'autorité militaire. Toutes mesures qui favorisent la colonisation. Il institue un ministère de l'Algérie. Mais deux ans plus tard, revirement : il vient de faire un voyage spectaculaire dans ce pays; il y a été somptueusement accueilli par les « chefs de grande tente ». Alors de cette Algérie il fait un « royaume arabe ». Ce qui signifie qu'il parque les colons dans un espace restreint, rend le reste aux indigènes. Résultat : arrêt de la colonisation. Les indigènes eux-mêmes en souffrent : ils avaient pris le besoin de vivre en symbiose avec l'élément français. Une famine affreuse les décime en 1867. L'autorité militaire et les « Bureaux arabes » deviennent odieux à la population. L'évêque d'Alger, Mgr Lavigerie — c'est la première fois qu'on entend parler de lui — prend parti, dénonce hardiment les méfaits de cette nouvelle politique.

En somme, on peut estimer que Napoléon III n'eut pas de politique coloniale. Mais il eut une politique « mondiale », libérale, « saint-simonienne ». D'une part, il alla au Mexique dans l'espoir de contre-carrer la puissance des Etats-Unis, dont le développement l'inquiétait. D'autre part, il soutint Lesseps dans son entreprise du percement de l'isthme de Suez. Les conséquences du succès furent considérables : le français devint la langue de civilisation non seulement de l'Egypte, mais de toute la Méditerranée, surtout orientale, à la place du grec et de l'italien. Toutefois, en même temps, il poursuivait l'unification de l'Italie et ainsi se créait un concurrent en Méditerranée ; de plus cette nouvelle route des Indes, toute française, mécontentait l'Angleterre.

Les beaux progrès de Faidherbe en Afrique noire, l'annexion de la Cochinchine furent l'œuvre des bureaux de la Marine. Il y prêta peu d'attention ainsi qu'à l'appui qui fut donné par ces bureaux, à Madagascar, aux Français Laborde et Lambert. Cependant il est incontestable qu'il a du moins « laissé faire ». Et l'œuvre de Faidherbe, l'annexion de la Cochinchine, le maintien de nos droits à Madagascar ont été l'indispensable et nécessaire amorçage des futures et grandioses entreprises coloniales du régime qui lui succéda. Il serait donc injuste d'outrer les critiques.

Le gouverneur du Sénégal, lieutenant-colonel Faidherbe, arrivait devant Médine le 18 juillet 1857 et délivrait Paul Holl qui s'y défendait héroïquement depuis quatre-vingt-treize jours avec sept soldats européens et vingt-cinq sénégalais contre les bandes d'El Hadj Omar.

La France est vaincue par l'Allemagne. Et c'est alors plus que le « recueillement » : l'effacement. On réduit, parce qu'il le faut bien, la redoutable insurrection kabyle de 1871, en Algérie, où le 24 octobre précédent on avait — un peu vite — octroyé aux Juifs les droits de citoyens français. On veut introduire dans cette Algérie deux cent vingt mille familles d'Alsaciens-Lorrains : il n'en reste que quelques milliers. C'est à peu près tout.

Il y a pourtant les marins. Avec deux cents hommes, en 1873, le lieutenant de vaisseau Francis Garnier part de Cochinchine et s'empare d'Hanoï et du delta tonkinois. Il est tué et la métropole évacue.

Mais, après la victoire républicaine sur l' « ordre moral », les cabinets sont composés de « grands bourgeois ». C'est Jules Ferry, Hanotaux, Etienne l'Algérien : or, l'Algérie est une colonie « qui réussit ». N'est-ce pas un exemple ? Ferry est résolument colonial. Pour remédier au protectionnisme qui règne maintenant en Europe et aux Etats-Unis, il faut à la France, pense-t-il, un vaste domaine d'outre-mer. Pour atteindre ce but la « domination » est nécessaire : l' « économique » suivra le « politique » au lieu de le précéder. Abandon catégorique aussi des principes de 1789. « Ils ne sont, ne craint-il pas de dire, que de la métaphysique ! » L'Angleterre sera hostile. Tant pis. Hanotaux un peu plus tard, entouré d'explorateurs : Brazza, Monteil, Binger, bien d'autres, négociera ou agira malgré sa mauvaise volonté. Il y aura aussi les théoriciens de la colonisation, tels les Leroy-Beaulieu.

Le général Gallieni s'entretenant avec le colonel Joffre pendant son administration à Madagascar en 1902.

Dès lors apparaît une poussée régulière. Quelques dates seulement : le lieutenant de vaisseau Henri Rivière est tué devant Hanoï, en 1883, comme auparavant Francis Garnier : mais on annexe le Tonkin. Après Borgnis-Desbordes, le général Brière de l'Isle (1881-1883) va jusqu'au Niger, atteignant Bamako, mettant en fuite le ravageur esclavagiste Ahmadou, qui avait pendant un an retenu prisonnier le lieutenant Gallieni. Brazza, encouragé, parvient, de 1879 à 1883, à partager le « bassin conventionnel » du Congo avec Léopold II. On est « évincé » de l'Egypte (1881) par l'Angleterre, qui a acquis les 177.000 actions de Suez appartenant au khédive Ismaïl. Mais la même année, à l'instigation de Bismarck, qui veut se préserver d'une revanche sur le Rhin, nous brouiller avec l'Italie — à quoi il réussit — la France établit son protectorat sur la Tunisie.

Tout cela n'a pas été sans une violente opposition parlementaire, dont Clemenceau est le protagoniste. Alors non seulement on est obligé, à la conférence de Berlin, en 1885, d'accepter le principe de la « porte ouverte », de l'égalité commerciale, en Afrique noire, de tous les Etats européens, mais, quand la Chine jette ses troupes et des « pirates » — les Pavillons-Noirs — sur le Tonkin, il suffit d'un petit incident de frontière, une défaite du général de Négrier à Lang-Son, pour que Ferry soit obligé de démissionner.

Il mourra impopulaire. Après avoir donné la Tunisie et l'Indochine à la France, il sera devenu « Ferry le Tonkinois ». Cependant l'élan est donné. On n'ose pas évacuer le Tonkin. Même le général de Courcy prend Hué et on étend notre protectorat sur l'Annam, le Laos, le Luang-Prabang. En 1887, un décret fonde l' « Union indochinoise », qui rassemble, sous un gouverneur général, la Cochinchine, le Tonkin, l'Annam, le Cambodge. On domine en Afrique noire sur un immense empire, comprenant le Sénégal, la vallée du Niger, la Guinée. Deux grands chefs, Archinard et Trentinian, ont complété l'œuvre de Borgnis-Desbordes et de Brière de l'Isle. Un peu plus tard, Joffre et Mangin apparaîtront. En 1889 une expédition remarquablement organisée par la Marine, et commandée par le général Dodds, mulâtre du Sénégal, s'empare du Dahomey. Plus tard encore, ce sera l'organisation de la Côte d'Ivoire par Binger. On songe déjà à la conquête de Madagascar. « La colonisation, malgré les déboires et ses adversaires, a écrit Georges Hardy, est devenue une tradition. » Cette grande Afrique occidentale devient aussi une « Union » avec un budget général et des gouverneurs généraux. De même notre Congo, qui devient l'Afrique équatoriale. Enfin, en 1895, on se décide à entreprend la conquête de Madagascar. L'expédition a été mal organisée, il faut le reconnaître, par les bureaux de la Guerre, alors que celle du Dahomey, par la Marine, n'avait mérité que des éloges. Mais, enfin, une colonne volante prend Tananarive. Et, après un essai de gouvernement civil et de protectorat, qui échoue, le général Gallieni, qui, avec son génie très lucide, y fut le « professeur » de Lyautey, arrive en deux ans à pacifier l'île.

FACHODA, TOURNANT DE LA POLITIQUE COLONIALE

Jusqu'à présent on n'a vu agir que des marins et des soldats. On n'a pas dit que, nécessairement, leurs opérations avaient dû être précédées, préparées par un travail diplomatique délicat, qui fut en grande partie l'œuvre d'Hanotaux. Il rencontrait l'obstacle anglais. De là un projet hardi. L'intention britannique de tracer une voie ferrée du Cap au Caire — puisque la Grande-Bretagne tenait l'Afrique par les deux bouts — visait à couper celle-ci en deux, du nord au sud. Pourquoi ne pas la devancer, unissant l'ouest à l'est ? Avec le concours du négus Ménélik, une mission Bonchamps atteindrait le Nil par l'Abyssinie,

Savorgnan de Brazza.

Commandant Lamy.

Gabriel Hanotaux (1898)

Commandant Marchand.

Colonel Mangin.

une autre mission, dirigée par le commandant Marchand, partant de la côte atlantique, la rejoindrait. Mais quand Marchand arriva à Fachoda, sur le Haut-Nil, il n'y trouva pas Bonchamps. Les Abyssins avaient hésité, tergiversé : et l'Angleterre déclara considérer que la présence de la France sur le Nil — alors qu'elle venait de réprimer la révolte des « Derviches » — serait un « acte inamical ». Devant cette attitude belliqueuse, on ne pouvait qu'abandonner. Il en résulta cependant notre établissement en Somalie, Djibouti et le chemin de fer jusqu'à Addis-Abeba, mais ce fut un moment critique. Hanotaux se retira. On ne pouvait affronter deux ennemis à la fois : l'Angleterre et l'Allemagne. Ce fut de la part de Delcassé une résolution audacieuse de liquider nos litiges avec l'Angleterre, en pleine « guerre des Boers », en pleine affaire Dreyfus, pour ne s'occuper qu'à la seule Allemagne, qui avait déjà déclaré que « son avenir était sur l'eau » ! Mais Salisbury n'était plus, ni la reine Victoria, germanophile. Le rapprochement franco-anglais fut alors opéré par trois hommes : Edouard VII, Delcassé, Paul Cambon, notre ambassadeur à Londres.

Le maréchal Lyautey en conférence avec le sultan Moulay-Youssef.

Les conséquences de l'accord franco-anglais de 1904 furent profondes. En apparence, il ne réglait qu'un litige colonial durant depuis plusieurs siècles. En réalité, il aboutissait à une « Entente cordiale » d'où résulta l'Alliance franco-anglaise de 1914, et préparait la neutralisation de l'alliance italo-allemande, car on avait laissé les mains libres à l'Italie en Tripolitaine et en Cyrénaïque. L'Allemagne tenta de réagir par le débarquement de Guillaume II à Tanger en 1905, d'où résulta la conférence d'Algésiras en 1906 : la France demeurait seulement chargée de la police du Maroc, avec l'Espagne. Au point de vue commercial elle était placée sur le même pied que tous les autres Etats. Mais elle profita de ce droit de police pour s'étendre au Maroc jusqu'à Marrakech et Fès. C'est alors qu'on vit apparaître le grand nom de Lyautey, appuyé par Gouraud qui garde Fès, et Mangin qui prend Marrakech. Période héroïque. Les résultats d'Algésiras, alors, ne suffisent pas à l'Allemagne. Sa canonnière *Panther* mouilla devant Agadir. Delcassé dut se retirer. Mais l'Allemagne n'était pas encore prête à la guerre. Après des négociations difficultueuses (1911) elle obtient au Congo la cession d' « antennes » qui devaient préparer l'abandon futur de notre colonie par la France. Mais elle reconnaissait, en retour, le protectorat de celle-ci sur le Maroc en échange d'une hypothèque économique qui grevait notre action de lourds embarras. On avait compté sans le génie de Lyautey, qui de 1912 à 1914 sut pacifier le « Maroc utile » et donna une impulsion vigoureuse à la colonisation. L'Allemagne laissa faire, provisoirement. Elle était résolue à la guerre ; elle se croyait sûre de la gagner. Ce fut le contraire qui arriva : au lieu de nous remplacer au Maroc, et dans le reste de notre Empire colonial l'hypothèque qu'elle gardait sur le Maroc tomba ; et Lyautey put conserver le Maroc, diriger sur notre front des contingents indigènes dont la vaillance, au loin de se tourner contre nous, contribua à la victoire. Cette victoire a consolidé notre Empire. Car en 1898, dans une héroïque randonnée, le lieutenant Gouraud avait forcé Samory, acculé aux forêts de la Haute-Guinée, à se rendre. Gouraud a ensuite poussé jusqu'à Zinder. On lui doit aussi d'avoir ajouté l'Adrar à notre Mauritanie. En 1900 la colonne Foureau-Lamy part de l'Algérie et opère dans la région du Tchad sa jonction avec la mission Joalland, venue du Congo. Lamy est tué, mais le tyran esclavagiste Rabah a également trouvé la mort dans sa citadelle, et la jonction de notre Afrique du Nord avec notre possession équatoriale est chose faite ; et c'est la fin d'une lutte contre les grands chefs esclavagistes et musulmans qui dure depuis un demi-siècle

La victoire des Alliés en 1918 évince entièrement l'Allemagne de l'Afrique noire et la France est chargée du mandat sur une partie du Togo et sur le Cameroun. En même temps l'hypothèque qu'elle faisait peser, depuis Algésiras, sur le Maroc est levée. La France a les mains libres. Elle triomphe de l'offensive d'Abd-el-Krim ; après une dure campagne elle pacifie les derniers dissidents berbères de l'Atlas Le mandat qui lui a été octroyé sur la Syrie se transforme peu à peu en une alliance, sur le type anglo-égyptien.

Enfin, en un demi-siècle de rudes luttes en Afrique et en Asie, les chefs coloniaux : Joffre, Gallieni, Lyautey, Gouraud, Mangin, tant d'autres, ont pris l'habitude de faire la guerre autrement que sur la carte, de penser à ses aspects économiques. En présence d'un redoutable ennemi européen, ils savent commander, garder leur sang-froid et « voir le terrain ». On sait la part qu'ils ont prise à la victoire.

L'ACTION CIVILE

Il y a eu celle, longuement poursuivie, de notre diplomatie, avec les grandes personnalités, surtout d'Hanotaux, puis de Delcassé. Celle des soldats, puis des marins et des soldats que j'ai nommés. Ajoutons Coppolani, qui nous donna contre les Maures la rive droite du Sénégal et succomba aux coups d'assassins fanatiques. Mais ensuite il a fallu organiser et administrer. Ce fut la tâche magnifiquement accomplie par de grands administrateurs : Lanessan, Paul Bert, Long, Rousseau, Doumer, Albert Sarraut, Roume, Vollenhoven en Indochine ; Cambon et ses successeurs en Tunisie ; Roume encore en Afrique occidentale ; Gallieni et Cayla à Madagascar ; Lyautey au Maroc. Il y eut aussi l'action de nos missionnaires, et celle de nos médecins. La conquête administrative, économique, sanitaire, morale, intellectuelle a été à la hauteur de l'œuvre militaire et diplomatique.

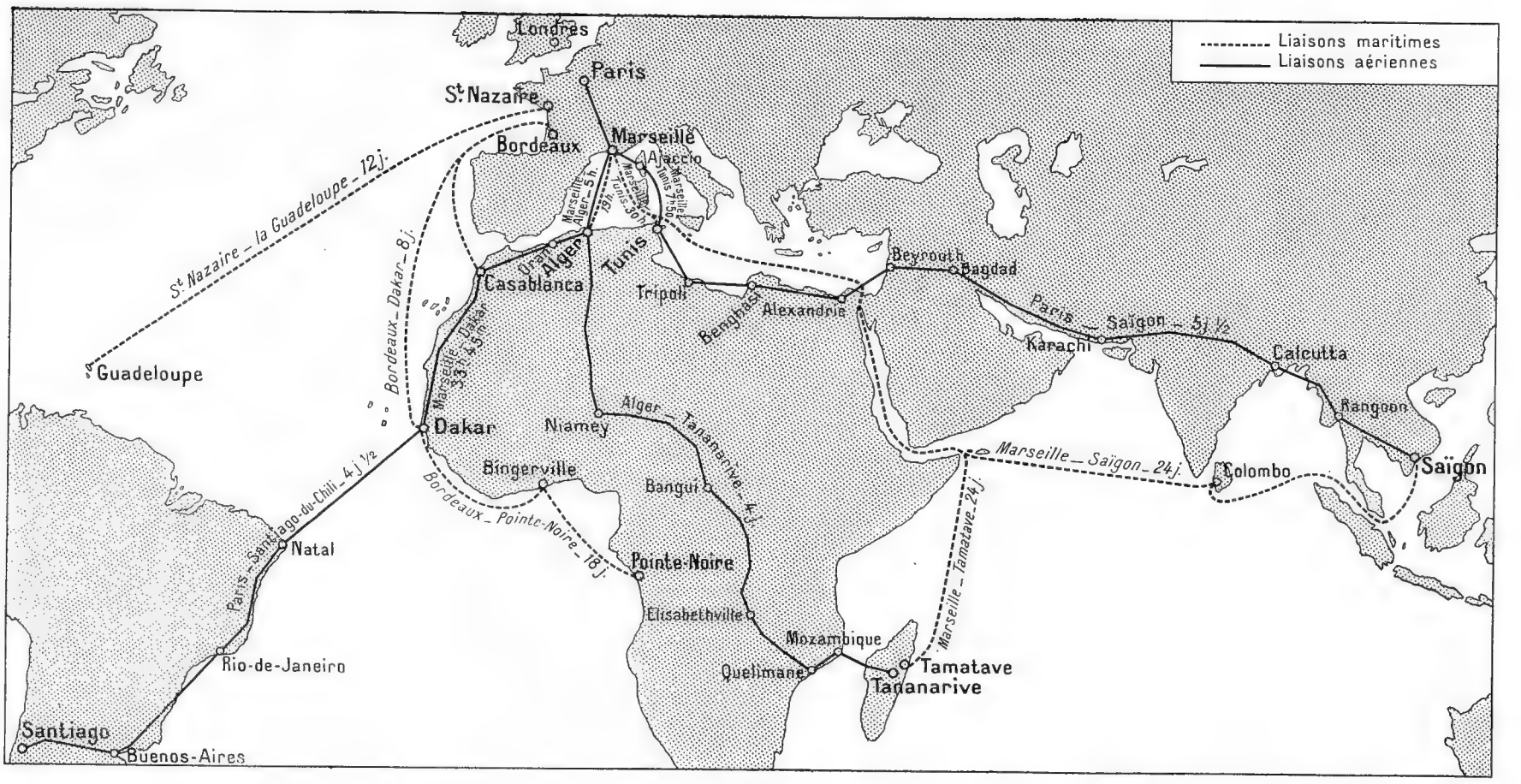
RÉSULTATS ACTUELS

On constate d'abord que si les colonies se gagnent sur place, c'est la conclusion heureuse d'une guerre continentale qui peut seule assurer leur possession. Napoléon croyait les reprendre après une victoire sur l'Angleterre. Il les perdit parce qu'il fut battu. De même Hitler compte sur une victoire totale en Europe pour accaparer le domaine d'outre-mer de la France et de l'Angleterre.

En second lieu, on ne peut conserver un domaine colonial qu'à l'aide d'une marine marchande et d'une marine de guerre suffisantes. Louis XIV a perdu le sien parce que, en 1713, il ne lui restait que deux vaisseaux de guerre. Napoléon a perdu Saint-Domingue et la Louisiane parce que sa flotte de guerre avait été décimée à Aboukir, écrasée à Trafalgar.

Cela est un enseignement historique que la France contemporaine doit garder en vue.

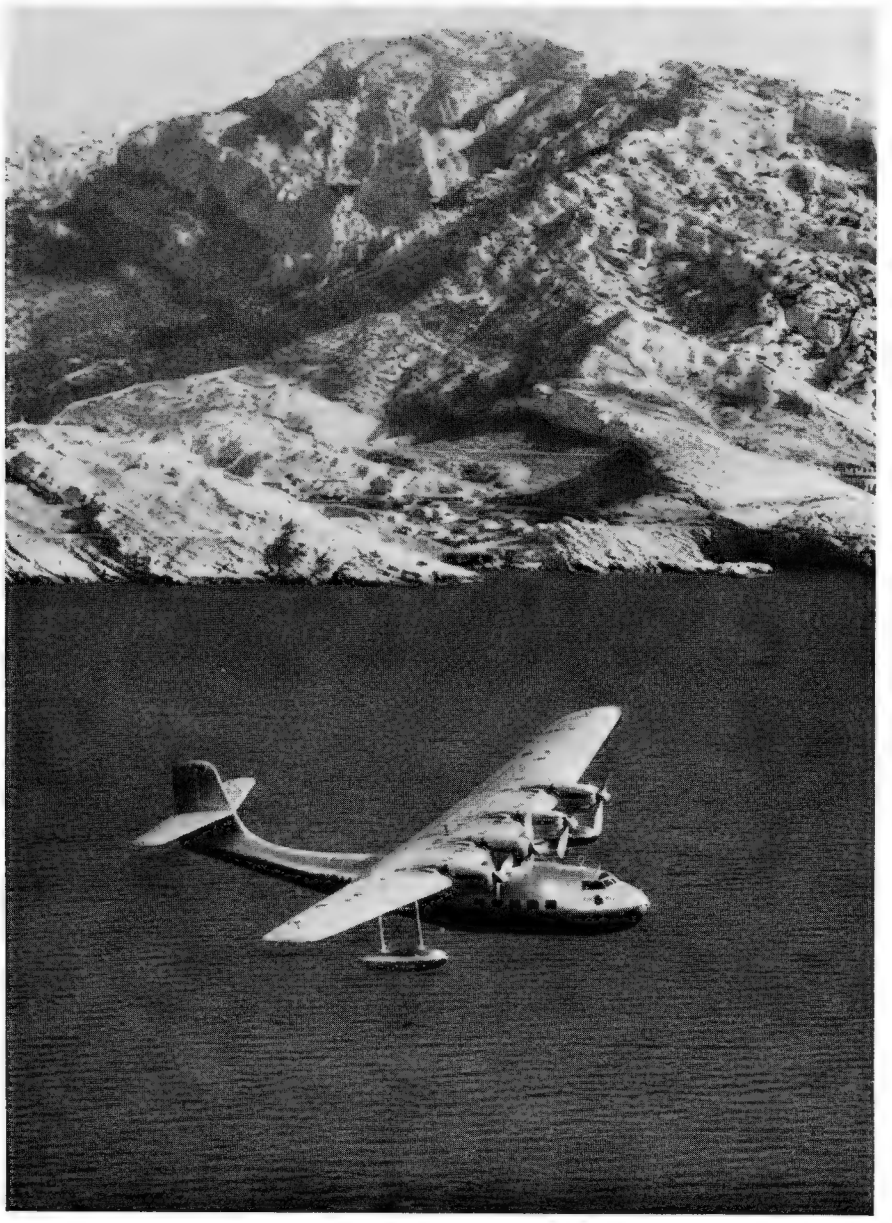
Pierre MILLE.



Les lignes maritimes et les lignes aériennes qui relient la métropole à ses colonies, même les plus lointaines.

LES LIAISONS IMPÉRIALES

par Camille Rougeron



56.243.

Un hydravion Lioré H-246.

Le plus récent type d'hydravion d'Air France affecté aux liaisons méditerranéennes prend son vol de Marseille vers Alger. — *Phot. E. Michaud.*

LES LIAISONS TERRESTRES

Evoquer le problème des transports sous son aspect militaire, c'est simplement remonter à leur origine. Leur liberté, leur rapidité, leur économie croissantes nous font oublier à la fois les motifs de leur création et les sujétions qui ont longtemps pesé sur tous les échanges.

Nous trouvons aujourd'hui agréable, lorsque le temps nous paraît maussade au réveil, de prendre au Bourget un avion qui nous dépose le jour même dans le Sud-Marocain ; nous trouvons économique d'alimenter l'Europe en matières grasses avec des millions de tonnes de soja ou d'huile de baleine qui nous arrivent de Mandchourie ou de l'Antarctique, et nous nous indignons lorsque les événements viennent troubler un circuit d'échanges aussi ingénieux.

Résignons-nous en pensant que la « voie romaine » a été faite pour les légions et non pour un commerce que la technique de l'époque ne permettait guère d'envisager ; ce sont les pieds des légionnaires et non la corne des chevaux sans ferrures des commerçants romains qui en ont usé les dalles. Lorsque les navires phéniciens débarquaient sur une côte, les transactions qui s'ensuivaient demandaient quelques précautions de la part de la clientèle. Il n'y a pas quatre siècles, il eût fait beau voir un navire italien invoquer la « liberté des mers » pour concurrencer les Espagnols dans le golfe du Mexique, les Portugais dans l'Atlantique-Sud ou les Hollandais dans l'océan Indien.

Dans un empire de l'étendue et de la contexture du nôtre les transports terrestres ne peuvent assurer que les besoins intérieurs de chaque possession. La France « d'outre-mer », puisque tel est le nom du Salon qui nous la présente, ne saurait évidemment être reliée à la métropole que par des moyens, navire ou avion, capables de franchir l'eau.

La liaison terrestre, route ou voie ferrée, sera donc en général, dans notre Empire, une liaison locale, indispensable à l'exploitation d'une colonie, mais qui ne peut guère concourir à sa liaison avec la métropole.

La voie ferrée s'impose dans la plupart des cas. Des réalisations récentes comme celle du Congo-Océan sont à la base de la mise en valeur de notre Empire.

La route, plus économique de premier établissement, a l'inconvénient d'un approvisionnement en combustible plus difficile, et dont le prix grève le coût du transport.

La piste, plus économique encore, a permis les premières grandes liaisons intercoloniales en réunissant le Maroc à l'Afrique occidentale

française. Faut-il la compléter par la voie ferrée ? C'est toute la question du Transsaharien, qui fait l'objet d'une autre étude.

LES LIAISONS MARITIMES

La mer a été la seule voie d'accès à notre Empire colonial jusqu'à l'établissement récent de liaisons aériennes. C'est la mer qui en a permis la conquête, puis la mise en valeur ; c'est la mer qui seule permet son exploitation rémunératrice.

La caractéristique essentielle des transports maritimes, en temps de paix du moins, est l'économie. Leur bon marché a modelé le monde en spécialisant chaque pays et chaque race dans les productions qui leur convenaient le mieux. Si la France et l'Indochine avaient dû échanger par voie de terre le riz et les réveille-matin, il y a longtemps que l'on aurait introduit la culture du riz dans la vallée du Rhône et l'industrie horlogère à Saïgon, à moins que le Français ne se fût contenté de blé et l'Indochinois de cadrans solaires.

L'économie de ces transports n'a d'égale que leur rapidité et leur perfection. Les produits les plus fragiles nous arrivent aujourd'hui de 10.000 kilomètres pour satisfaire des besoins qui semblent avoir été créés pour l'occupation des marins du commerce en chômage. Les amateurs de jus de fruits de l'hémisphère nord se sont satisfaits longtemps du jus d'orange en hiver ; ils le suppléaient en été par du jus de tomate ou du jus de raisin ; les progrès dans la fabrication des conserves donnaient au surplus à ceux qui ne peuvent supporter que l'un de ces produits les moyens d'en boire toute l'année. Il leur faut aujourd'hui les oranges de l'hémisphère sud en été et l'on ne désespère pas de voir des navires spécialisés échanger à longueur d'année, de Londres au Cap et du Cap à Londres, la pomme de terre de primeur et la pomme de terre à maturité, à l'usage de ceux qui ne tolèrent que l'une de ces deux formes.

En temps de paix le navire commençait déjà à subir une concurrence sévère de l'avion, qui lui enlevait les deux plus rémunératrices de ses clientèles, la poste et les passagers. Sur ces deux points le navire se défendait même beaucoup moins bien que le chemin de fer.

Dans les pays de faible étendue, comme tous ceux de l'Europe occidentale, le trafic postal intérieur n'a pas d'avantage sensible à retirer de l'emploi de l'avion. Dans presque toute la France la lettre déposée en fin d'après-midi, transportée de nuit, est distribuée

Phot. E. Michaud. 69.807.

Un Dewoitine D-338.

Ce type d'appareil forme aujourd'hui la presque totalité de la flotte d'avions terrestres d'Air France.

Le terrain d'aviation de l'oasis d'El Goléa

Au fond, à droite, le vieux

69.814.

et son poste d'essence au premier plan.
ksar. — *Phot. Pierre Ichac.*

le lendemain matin. La clientèle s'accommode parfaitement d'un tel service, que complètent le télégraphe et le téléphone pour les cas pressés. L'essai de poste aérienne, limité aux lignes réunissant Paris à quelques grands centres de province, a été tenté par Air-Bleu avec une régularité très satisfaisante et un matériel parfaitement adapté à ce service. Il a fallu l'interrompre faute de clientèle : de juillet 1935 à août 1936, les six lignes du réseau d'Air-Bleu ont eu à transporter environ 150 kilos de poste *par mois*. Même pour les liaisons internationales entre pays peu éloignés, l'avion n'arrive pas à éliminer la voie de terre. On se contente la plupart du temps de la rapidité avec laquelle le chemin de fer transporte une lettre de Paris à Rome ou à La Haye ; le recours à l'avion reste exceptionnel.

Au contraire, sur les lignes impériales ou les lignes internationales maritimes, le navire doit de plus en plus abandonner la partie devant l'avion. On ne tolère plus qu'il faille un mois et davantage pour transporter par mer une lettre d'Europe en Indochine ou en Australie, quand l'avion peut le faire en cinq jours.

Les possibilités d'exploitation rémunératrice d'un trafic passagers ne sont pas au fond très différentes de celles d'un trafic postal. Sur les parcours intérieurs en pays d'étendue moyenne ou faible, l'avion est handicapé par la distance des aérodromes au centre des villes et par la facilité des parcours de nuit sur voie ferrée.

Dès que le trajet maritime s'impose, avec sa faible vitesse et ses transbordements, l'avion retrouve toute la ferveur de la clientèle. Il

triomphe sur un trajet aussi court que Paris-Londres, ou même sur ceux qui réunissent à l'Angleterre l'île de Wight ou les îles anglo-normandes. Il éliminera de plus en plus le paquebot dans les liaisons impériales ou internationales à grande distance.

En temps de guerre l'économie dans le transport des marchandises disparaît avec la sécurité ; le prix du transport par mer s'élève souvent jusqu'à dépasser la valeur du produit transporté. On a connu, vers 1916, l'époque où le fret payé pour un chargement de blé entre la Plata et Londres représentait autant que le prix d'achat du blé et le coût de construction du navire.

On apprécie plus la sécurité pour soi-même que pour ses marchandises. En temps de paix, malgré toutes les statistiques astucieusement élaborées pour rassurer le public, les risques du transport aérien étaient encore la cause principale qui éloignait de l'avion. Les passagers de l'*Athenia,* repêchés après avoir passé une douzaine d'heures dans l'eau froide, auraient été d'excellents clients pour les Pan American Airways, si cette compagnie avait eu une place à leur offrir dans ses avions transatlantiques pour les rapatrier.

LES LIAISONS AÉRIENNES

En vingt ans l'aviation commerciale a atteint un développement qui lui permet de concurrencer les moyens de transport anciens.

Tout d'abord les avions ont circulé presque à vide aux frais des Etats, dont les subventions formaient la moitié ou les trois quarts des recettes totales. Il n'y a pas très longtemps que les quadrimoteurs de 15 à 20 tonnes franchissaient l'Atlantique-Sud avec moins de 100 kilos de poste.

On sera indulgent pour ces débuts en observant les conditions du fonctionnement à la même époque des moyens de transport que l'avion concurrençait, le chemin de fer et le paquebot.

La voie ferrée, dont l'établissement entre dans les frais d'exploitation pour une part bien supérieure à l'infrastructure dans les lignes aériennes, a été le plus souvent fournie gratuitement par l'Etat, ou payée par des obligataires dont la rémunération est aujourd'hui le dernier souci des exploitants. Dans les cas où les frais de construction des voies ont été à la charge de ceux-ci, cette charge a pu être supportée à une époque où les chemins de fer n'avaient aucun concurrent ; elle est amortie aujourd'hui, et, même avec une infrastructure gratuite, le chemin de fer ne couvre plus ses frais.

Le transport de la poste et des passagers par voie de mer a été fréquemment déficitaire au cours des dernières années. L'armement réclamait, soit sous forme de subventions postales, soit sous forme d'avances à bas intérêt pour la construction de paquebots de plus en plus coûteux, un concours sérieux des Etats qui voulaient continuer à voir leur pavillon flotter sur des navires qui leur fissent honneur.

Aujourd'hui, sur toutes les lignes qui desservent les pays intéressés par la guerre et même par un certain nombre de pays voisins, l'aviation commerciale travaille à plein. Les places sont retenues quelquefois plusieurs semaines d'avance. Les avions transatlantiques des Pan American Airways ne suffisent pas à acheminer le courrier qui leur parvient. Si on laissait jouer les lois de la concurrence, et si l'aviation militaire n'imposait pas la priorité pour ses commandes de matériel, les compagnies de transport aérien feraient des affaires d'or.

L'avion était capable d'assurer économiquement, dès le temps de paix, le transport de toute la poste dite de « première catégorie » à destination ou en provenance de notre Empire. Le volume de notre trafic postal avec l'Afrique était insuffisant pour entretenir des services infiniment plus développés que ceux d'aujourd'hui. Peu de relations intercontinentales disposent d'une telle base de départ.

Le courrier de première catégorie entre la France et l'Afrique du Nord représente à lui seul un tonnage annuel de l'ordre de 800 tonnes pour l'Algérie, 140 tonnes pour la Tunisie, 175 tonnes pour le Maroc. Cela donne, pour un service quotidien dans chaque sens, un chargement moyen de 1.100 kilos sur la ligne d'Algérie, 200 kilos sur la ligne de Tunisie, 250 kilos sur la ligne du Maroc. Or, ces lignes aériennes avec l'Afrique du Nord ne transportent jusqu'ici que du courrier surtaxé. Si l'on passait à l'avion la totalité du trafic postal de première catégorie avec les subventions réservées aux navires, il suffirait à faire vivre les lignes méditerranéennes d'Air France.

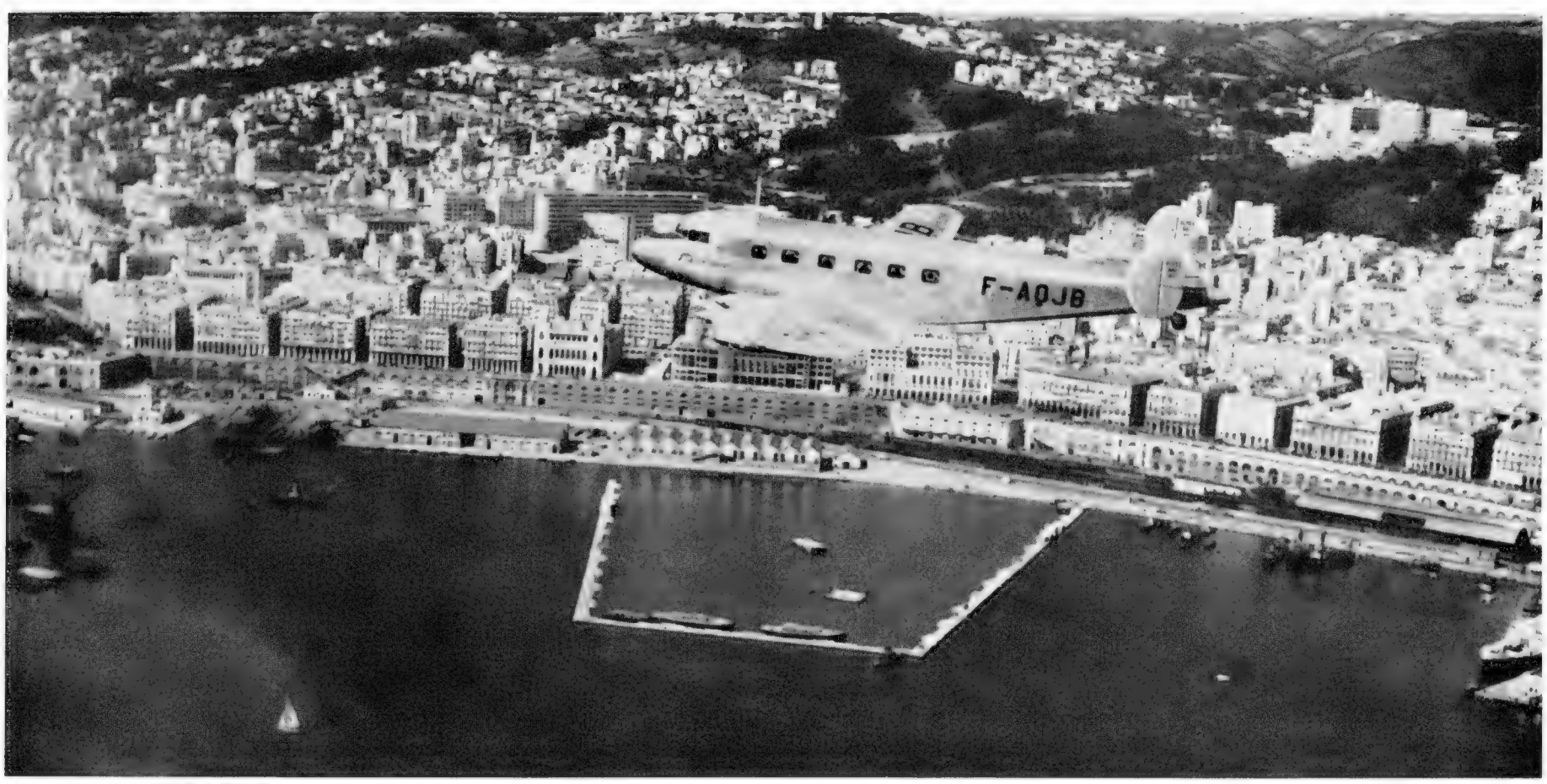
En prenant cette mesure, la France ne ferait que suivre avec quelques années de retard l'exemple de pays qui ne sont pas mieux placés qu'elle. Depuis 1936, la poste hollandaise confie à l'avion, sans surtaxe, tout le courrier des Pays-Bas avec le reste de l'Europe. Depuis 1937, la poste britannique transporte par voie aérienne, sans surtaxe, au tarif inférieur d'un penny et demi pour une demi-once, tout le courrier à destination de l'Empire. Et il ne s'agit pas d'un trajet comme Paris-Alger, mais bien de Londres-Le Cap (12.000 kilomètres), Londres-Melbourne (18.000 kilomètres), Londres-Wellington, (20.000 kilomètres).

Le transport des passagers, moins fructueux que celui de la poste, est cependant assez rémunérateur pour nos lignes impériales. Il exige un tonnage beaucoup plus important, mais c'est précisément lui qui contribuera le plus à donner à ces lignes et à leur matériel le moyen d'être constamment prêtes à leurs missions militaires éventuelles, avec un simple changement de fret et de parcours.

Les flottes aériennes ne sont certainement pas en mesure aujourd'hui de suppléer entièrement les navires. Mais leur capacité s'accroît à une cadence rapide, plus encore par le tonnage des avions que par leur nombre. Car sur bien des points les progrès de la technique aérienne font que l'avion l'emporte sur le paquebot.

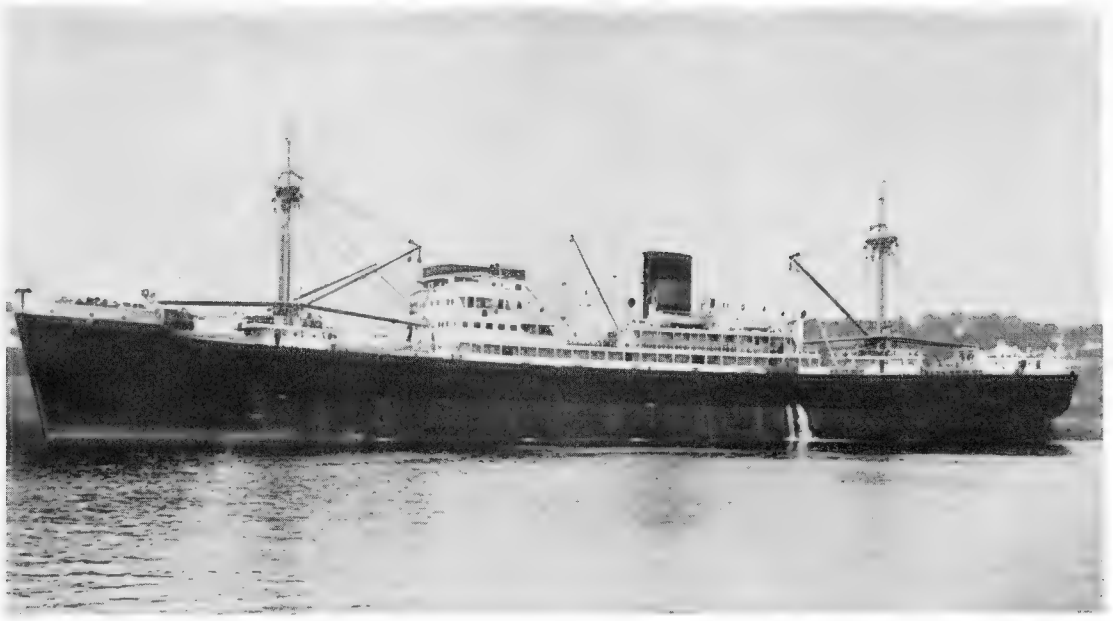
L'avion demande un capital de premier établissement très inférieur au paquebot. On trouve chère la place d'avion qui revient à 300.000 francs. Mais, si l'on rapporte son prix à la place et non à la tonne, le paquebot est encore plus cher ; sur les plus rapides il faut compter par passager deux fois plus que sur l'avion. Il faut compter dix ou quinze fois plus si l'on fait entrer en ligne de compte le rapport des vitesses, qui multiplie au profit de l'avion le nombre des passages offerts.

On trouve énorme la consommation de combustible de l'avion. La



69.810.

Le port d'Alger survolé par un quadrimoteur d'Air France.
Phot. extraite du film *la France est un Empire.*



69.797.

Le cargo rapide Malgache.

Le *Malgache*, de 9.000 tonnes, est le plus récent des cargos rapides commandés par notre marine marchande. Equipé avec un moteur Diesel Sulzer, à deux temps, simple effet, de 8.000 CV, il a pu réaliser aux essais une vitesse de 17 nœuds.

puissance par passager à vitesse de croisière qui atteint quelquefois 100 CV est cependant à peine supérieure à celle du paquebot qui transporte deux mille passagers avec 160 CV. Mais l'avion le fait six fois plus vite, et la consommation du moteur d'avion au cheval-heure est très inférieure à celle de l'appareil propulsif des grands paquebots. Aujourd'hui on peut franchir l'Atlantique par avion en un jour de vol avec huit fois moins de combustible que le paquebot qui le ferait en quatre jours. C'est un facteur que les difficultés d'approvisionnement en pétrole imposent de ne pas négliger.

L'augmentation de tonnage des avions se traduit par une économie croissante du personnel de conduite et de service par rapport au paquebot. Il faut par passager deux à trois fois moins de personnel sur un avion de gros tonnage que sur les paquebots les plus récents, dix à trente fois moins si l'on fait entrer en ligne de compte la durée de la traversée. C'est un autre facteur qu'on ne peut pas négliger davantage à une époque où les pertes en personnel de la marine de commerce dépassent celles de l'aviation de transport.

Dans les pays à population dense et riche l'avion apparaît encore aujourd'hui comme un luxe ; dans les déserts à population clairsemée et pauvre il est une nécessité. L'avion n'a besoin ni des milliards d'infrastructure d'une voie ferrée ni des centaines de passagers d'un paquebot. Il adapte la capacité de charge de son matériel à la valeur exacte du trafic. En plusieurs régions de l'Asie centrale, des populations qui n'avaient évidemment jamais vu de paquebot, mais qui n'avaient pas davantage vu de train ni d'automobile, ont découvert la locomotion mécanique sous la forme de l'avion. Il reste peut-être encore en Afrique des tribus susceptibles de cette même révélation.

En temps de guerre la qualité principale du transport aérien est sa sécurité. Cette menace constante à laquelle doit faire face le transport maritime, et qui pèse sur le transport terrestre dès qu'un des belligérants trouve intérêt à lancer l'aviation à son attaque, le transport aérien ne la connaît pas. Il n'a rien à craindre ni du navire de surface, ni du sous-marin, ni même de l'avion. Le parcours où celui-ci menacerait peut être accompli en quelques heures de nuit. Si complète que soit la maîtrise aérienne qu'un adversaire détiendrait en Méditerranée, comment arrêterait-il des appareils commerciaux dont les plus lents feront l'étape Marseille-Alger en cinq heures de nuit et dont les plus rapides mettront à peine plus de deux heures ? D'ailleurs le parcours de nuit ne s'impose même pas. Sans un réseau serré de postes de guet les chances de rencontre d'un chasseur et d'un appareil commercial sont bien faibles ; l'avion, qui n'a pas grand-peine à trouver une voie ferrée et qui est souvent l'engin le mieux adapté à l'exploration maritime, est aveugle dans la recherche de l'avion.

Cette même facilité à échapper à la menace aérienne fait du transport aérien le plus sûr des moyens de transport militaires. Croit-on que, si un danger sérieux surgissait quelque part, au Tchad, à Djibouti, en Indochine, nous aurions le loisir d'y envoyer des renforts de la métropole ou des autres parties de notre Empire par terre ou par mer ? Seul leur transport par la voie des airs leur permet un trajet assez rapide pour qu'ils y parviennent en temps utile, et assez sûr pour qu'ils échappent aux attaques qui ne manqueraient pas d'être dirigées simultanément sur les lignes de communications.

LES LIAISONS RADIOTÉLÉGRAPHIQUES

Il n'est qu'une liaison dont la sécurité dépasse en temps de guerre celle du transport aérien, c'est la radio.

Au cours de la guerre de 1914 la liaison télégraphique par câble donna certains déboires. L'Allemagne s'efforça de détruire sans grand succès quelques câbles alliés. Les Alliés réussirent beaucoup mieux à mettre la main sur les câbles allemands, qu'ils exploitèrent jusqu'à la fin de la guerre et qu'ils ont d'ailleurs conservés depuis. L'Allemagne comprit la leçon et fit porter après 1918 tout son effort de reconstruction sur les liaisons radio, comptant bien, à défaut de la liberté des mers et de celle des airs, sur la liberté de l'éther. Elle n'a pas été déçue jusqu'ici et les liaisons allemandes par radio fonctionnent à plein, sans plus de gêne que les liaisons françaises et britanniques.

En vingt ans, comme toutes les techniques jeunes, la liaison par radio a progressé à pas de géant.

On commença par la transmission sur ondes longues, qu'on jugeait alors seule capable d'assurer les services transcontinentaux, mais qui exigeaient d'immenses antennes et des puissances de centaines de kilowatts. C'était l'époque où l'on construisait à Sainte-Assise un poste d'émission qui est resté le plus puissant du monde avec sa longueur d'onde de 20.000 mètres, ses nappes d'antenne de 3 kilomètres sur pylônes de 250 mètres et ses 1.000 kilowatts d'alternateurs.

Les progrès de la radiodiffusion introduisirent les ondes moyennes, qui donnent d'excellents résultats dans une limite de 500 kilomètres, surtout avec les dispositifs antifading. Elles ont toutefois le grave défaut d'une propagation irrégulière, beaucoup moins bonne le jour que la nuit. Leur emploi est resté limité à la radiodiffusion.

Vinrent ensuite les ondes courtes, comprises entre 10 et 100 mètres, qui jouissent aujourd'hui de la plus grande faveur pour toutes les liaisons à grande distance, radiocommunications comme radiodiffusion. La puissance utilisée est plus faible ; les antennes sont moins hautes, moins étendues et moins coûteuses ; elles se prêtent parfaitement à la radiotéléphonie ; on peut enfin concentrer, à l'aide d'antennes-projecteurs, le faisceau d'ondes dans une direction déterminée. Ces ondes courtes atteignent les antipodes, alors que leur portée en rayonnement direct ne dépasse pas 50 à 100 kilomètres. Encore faut-il savoir les utiliser et choisir pour chaque liaison la longueur d'onde et

69.806.

La station radioélectrique de réception de Hadet (environs de Beyrouth).

69.809.

Sénégal : port de Dakar.
Phot. Service intercolonial d'information.

la puissance suivant la direction, la distance, l'heure et la saison.

En une époque de « guerre des nerfs », l'importance de la radiodiffusion ne saurait être négligée. Nous avons sur l'Allemagne la supériorité considérable de pouvoir répartir dans notre Empire les postes servant de relais à nos émissions de Paris-Mondial et qui les complètent par des émissions locales. Un poste comme Radio-Saïgon, qui reçoit des correspondances d'auditeurs du Mandchoukouo à la Nouvelle-Zélande et de la côte ouest des Etats-Unis à l'Afrique du Sud, n'émet pas seulement en français, anglais et hollandais, mais en annamite, tonkinois, cambodgien, siamois, chinois mandarin et chinois cantonais. Le poste de Dakar, le plus puissant de nos postes coloniaux en construction, les postes de la Martinique et de Madagascar, en projet, compléteront ce réseau impérial et mondial. Il ne sert de rien

69.796.

Les nouvelles automotrices de Dakar à Saint-Louis.
Plus encore que sur les lignes de la métropole, l'automotrice s'impose aux colonies, où, seule elle permet d'assurer économiquement des services fréquents. — *Phot. Service intercolonial d'information.*

d'enrober les causeries les plus persuasives dans les programmes de musique les plus alléchants si la réception n'est pas bonne. L'auditeur est un être exigeant qui n'hésite pas à tourner son bouton d'accord. Donnons-lui des émissions techniquement correctes et bientôt, à 14 h. 15, tous les Français de notre Empire pourront avoir à l'écoute l'éditorial du *Temps* d'après les morasses de la censure, quand les privilégiés du boulevard des Italiens en attendront l'impression pendant deux heures, et qu'il mettra deux autres heures supplémentaires pour arriver aux lointains habitants d'Auteuil.

CAMILLE ROUGERON.

69.804.

Vue aérienne du port de Casablanca.
Ce port est le plus important et le plus moderne des ports de la côte atlantique d'Afrique.
Phot. Office chérifien

66198

L'AFRIQUE DU NORD

par

PIERRE LYAUTEY

Le labour près de Marrakech.

69.465 et 69.466

Moissonneurs berbères.
Photographies Alliance-Photo.

ALGÉRIE, Maroc et Tunisie n'ont pas été surpris par la guerre. Près d'un an auparavant, le 8 novembre 1938, M. Hitler prononçait des paroles qui ne laissaient plus aucun doute à l'Afrique sur les prétentions coloniales des nazis, et la réponse de nos amis musulmans fut alors unanime. J'étais à Alger quand, en janvier 1939, le président Daladier et les trois grands chefs des armées de terre, de mer et de l'air furent acclamés par des centaines de milliers d'Arabes descendus de la Casbah, des villages embaumés du Tell et des douars lumineux des Hauts-Plateaux. Quel accueil triomphal ! L'après-midi, le Premier français présidait un véritable conseil de défense nationale de l'Afrique du Nord et mettait ainsi au point un programme militaire, industriel et agricole. Après son départ, le général Catroux, dont j'étais l'hôte dans le quartier général de Bugeaud, revenait à cheval et je vis auprès de lui un grand chef légendaire, le bach-aga des Lakhdar, Djelloul, le patriarche de Laghouat.

— J'ai dit à M. Daladier, me dit-il, que mes fils, mes gens de tribu seront tous, demain, armés à mes frais pour le service de la France.

Dans le train qui, le lendemain, nous emmenait à Aïn-Sefra, M. Lebeau, gouverneur général de l'Algérie, voulut bien m'expliquer le grand programme d'électrification, d'irrigation qui assurerait à notre Algérie intérieure, loin des côtes, des croiseurs de bataille, des avions, son indépendance, et je devais visiter l'un de ces barrages géants, chef-d'œuvre de technique, de science et d'art.

Tout en admirant vers Méchéria la simple

architecture des Hauts-Plateaux, j'entendais une passionnante conversation : le général Noguès, M. Lebeau, le général Catroux définissaient leur action. Ces hommes n'avaient qu'un but, une seule pensée : faire de l'Afrique du Nord un des atouts décisifs de la victoire. Quelques jours auparavant, M. Erik Labonne, qui venait de reprendre en main la Tunisie, m'affirmait, dans sa résidence de Tunis, sa foi dans le capital minier du protectorat qui lui était confié. Chacun était donc, dans cette seconde France, à son poste de combat.

Revenu au Maroc en mars, j'ai eu la chance d'accompagner à Marrakech le général Ironside, aujourd'hui commandant en chef des forces impériales britanniques, et j'ai vu ainsi les deux états-majors de Rabat et de Gibraltar à pied-d'œuvre pour l'alliance franco-anglaise de guerre. M. Daladier avait en effet investi le général Noguès du commandement en chef des troupes nord-africaines.

Le bilan des six premiers mois de guerre peut être ainsi présenté : l'Afrique du Nord s'était préparée à tous les aspects de la guerre : militaire, financier, économique, agricole, et le général Noguès a pu présider avec autorité et diplomatie à la coordination économique des trois pays. Grâce à une Méditerranée libre, Maroc, Algérie et Tunisie ont joué un rôle économique de premier plan.

Au Maroc, la récolte de 1939 avait été magnifique, les pluies avaient été abondantes. Les excédents de blé furent un capital qui permit non seulement de ravitailler la France et l'Angleterre, mais qui nous assure aussi des éléments de négociations économiques avec des nations neutres ou non belligérantes.

69.464.

La récolte des vins algériens à quai dans le port de Bône.
Phot. Ofalac, Alger.

En France, la vie commerciale est bloquée. L'Afrique du Nord, avec ses céréales et aussi ses phosphates, en mettant sa fortune à notre disposition, nous donne un volant d'exportation. Dans une guerre de siège et d'usure l'exportation est une nécessité ; mais il faut avoir de quoi exporter : nous trouvons dans notre empire africain un patrimoine de ressources que nous pouvons monnayer en devises. Grâce à lui, nous développons et reconstituons ainsi un trésor de guerre qui permet le financement des opérations militaires.

Pour maintenir en 1940 le capital-blé qui a été si précieux en 1939, il a été recommandé aux indigènes de semer au maximum et, de ce fait, les surfaces emblavées sont supérieures à celles du temps de paix.

Notre patrimoine minier est, lui aussi, un des éléments d'une politique d'exportation : l'exploitation des richesses minières, charbon, cobalt, molybdène, manganèse, plomb, fer, étain, zinc, pétrole, nous met d'abord à même de restreindre nos achats, nos importations, tandis qu'elle nous assure des richesses exportables.

Parallèlement un grand programme industriel se réalise. Son but est double : il conduit à l'autonomie économique et permet de venir en aide à la métropole. C'est ainsi que de grandes usines d'aviation sont construites, que des camps d'entraînement sont créés afin de préparer en toutes saisons le personnel navigant. L'industrialisation de l'Afrique du Nord évitera des importations qui ne seraient pas indispensables et facilitera le ravitaillement de la métropole.

Dans les domaines industriel, agricole et minier la Tunisie pratique de son côté une politique d'ample dessein.

Les bataillons immobilisés dans la ligne Maginot du Sud : la ligne du Mareth, ont maintenu la grande tradition du colonial défricheur. Des régions désertiques sont transformées en terres à grains. Et M. Labonne, devant son grand conseil, a pu souligner qu'il poursuivait son plan de recherches et de développement de la force motrice en vue de l'hydraulique.

66.205.

Le port d'Oran.
Phot. Schall.

Le barrage de l'oued N'Fils (Maroc).

L'Algérie a eu de graves problèmes à résoudre. Comme l'exportation n'est pas possible sans navires et sans fret, elle a dû notamment, dès les premières semaines de la guerre, s'ingénier à obtenir les bateaux nécessaires au transport des vins destinés à l'intendance métropolitaine. Il a fallu, sur place, obtenir les transports indispensables, soit par la réquisition du matériel, soit par la mise à la disposition des viticulteurs de camions automobiles; assurer l'évacuation des stocks restant

Le barrage d'El Kansera (Maroc).
Alliance-Photo.

Le pont de Skrirat (Maroc).
Alliance-Photo.

69.459, 69.467 et 69.463.

Un troupeau de moutons aux environs de Maison-Carrée (Algérie).
Phot. Ofalac. Alger.

dans les huileries, l'acheminement des olives vers les usines, des huiles vers les dépôts, les centres de stockage, les ports, et se préoccuper du financement des opérations.

Dans les détails d'exécution les Algériens ont fait preuve d'initiative et bien des questions ont été résolues dans les syndicats de producteurs. Enfin une importante main-d'œuvre indigène a été envoyée à la métropole.

Ces ajustements des nécessités militaires et de l'organisation économique ont été réalisés grâce à l'entente parfaite des gouverneurs généraux et des résidents généraux et à la diplomatie de la coordination, qui avait été confiée par le gouvernement au général Noguès.

Pour maintenir et développer dans le cadre de la mobilisation générale une forte production agricole de blé, de vin, d'agrumes, de viandes, il a fallu un véritable sens de l'ubiquité : les effectifs étant nécessaires à la fois à l'armée, d'une part, à la terre et à l'usine, de l'autre.

L'Afrique du Nord s'est ainsi adaptée immédiatement à son rôle de guerre. Ses divisions, toujours à l'avant-garde, sont, en France ou sur place, prêtes à accomplir leur devoir. Les musulmans, guerriers magnifiques, se couvriront à nouveau de gloire comme aux jours de 1914-1918, mais dès la mobilisation générale l'Afrique du Nord a rendu au pays des services économiques de premier ordre : produire

69.470 et 66.201.
Les progrès n'ont pas empêché la survivance de gestes ancestraux.
Phot. Schall.

69.462
Le marché de la laine en Tunisie.
Alliance-Photo.

au maximum pour éviter les importations, pour exporter, pour assurer un capital de devises; industrialiser pour seconder la métropole, notamment dans sa tâche d'armement. Bastion militaire, l'Afrique du Nord devient un bastion économique dans l'économie de guerre.

Tous les éléments d'un grand programme d'Empire auront été ainsi préparés et coordonnés entre Alger, Rabat et Tunis. Les Français et les musulmans fournissent un effort maximum, et cette politique, conjuguée avec celle de l'Empire britannique, est un des atouts décisifs de la victoire.

PIERRE LYAUTEY.

A l'extrémité nord de Madagascar, le massif volcanique de la montagne d'Ambre.

59.490.

MADAGASCAR, « CRÉATION CONTINUE »

(Texte et photographies de Pierre Ichac.)

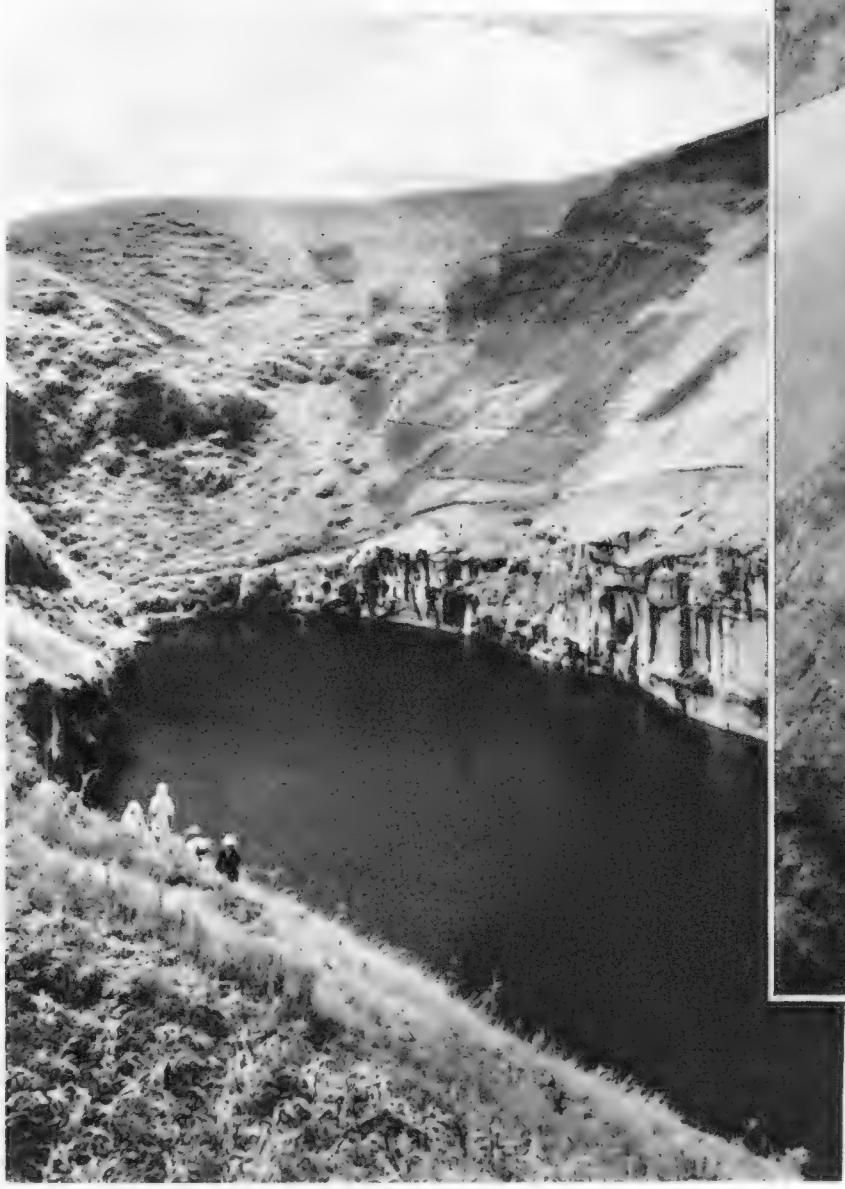
Au moment où la France, avec toutes ses forces vivantes, est engagée dans la guerre, notre empire colonial reprend sa vraie place. En temps de paix, son rôle pouvait aux yeux de certains passer pour secondaire. Il apparaît aujourd'hui capital. Plus encore que de soldats, la métropole réclame des matières premières, du ravitaillement et des produits d'exportation de ses territoires d'outre-mer. Un vaste effort d'organisation et de coordination des possibilités et des besoins semble être en cours, dont les effets devraient se faire rapidement sentir et pourraient se prolonger bien au delà du temps de guerre.

Madagascar, avec ses richesses indiscutables et les difficultés qu'a présentées son développement, nous paraît offrir l'un des meilleurs exemples de la somme d'efforts compréhensifs et cohérents que demande la création d'une colonie.

La situation de la Grande Ile peut se condenser de façon frappante dans cette observation : pour un territoire plus grand que la France, la Belgique et la Hollande réunies, la population n'atteint pas 4 millions d'individus. Exactement 3.780.877 en 1938. Malgré le double handicap d'une économie originelle, aux possibilités médiocres, et d'une population insuffisante, la colonisation française a accompli là, en un peu plus de quarante ans, une œuvre admirable. Les chiffres parlent. Madagascar importait autrefois du riz pour sa nourriture : elle en exporte et commence même à prendre place parmi les producteurs de riz de luxe avec son « vary-lava », comparable

59.486.

Le déboisement par le feu des terrains destinés aux cultures indigènes ruinait lentement le sol de l'île. Aujourd'hui les incendies ont cessé et la colonie reboise.



Le lac Tritriva, dans un ancien cratère, aux environs d'Antsirabé.

59.498 et 59.491.

Un cratère de la région volcanique du lac Itasy, au sud-ouest de Tananarive.

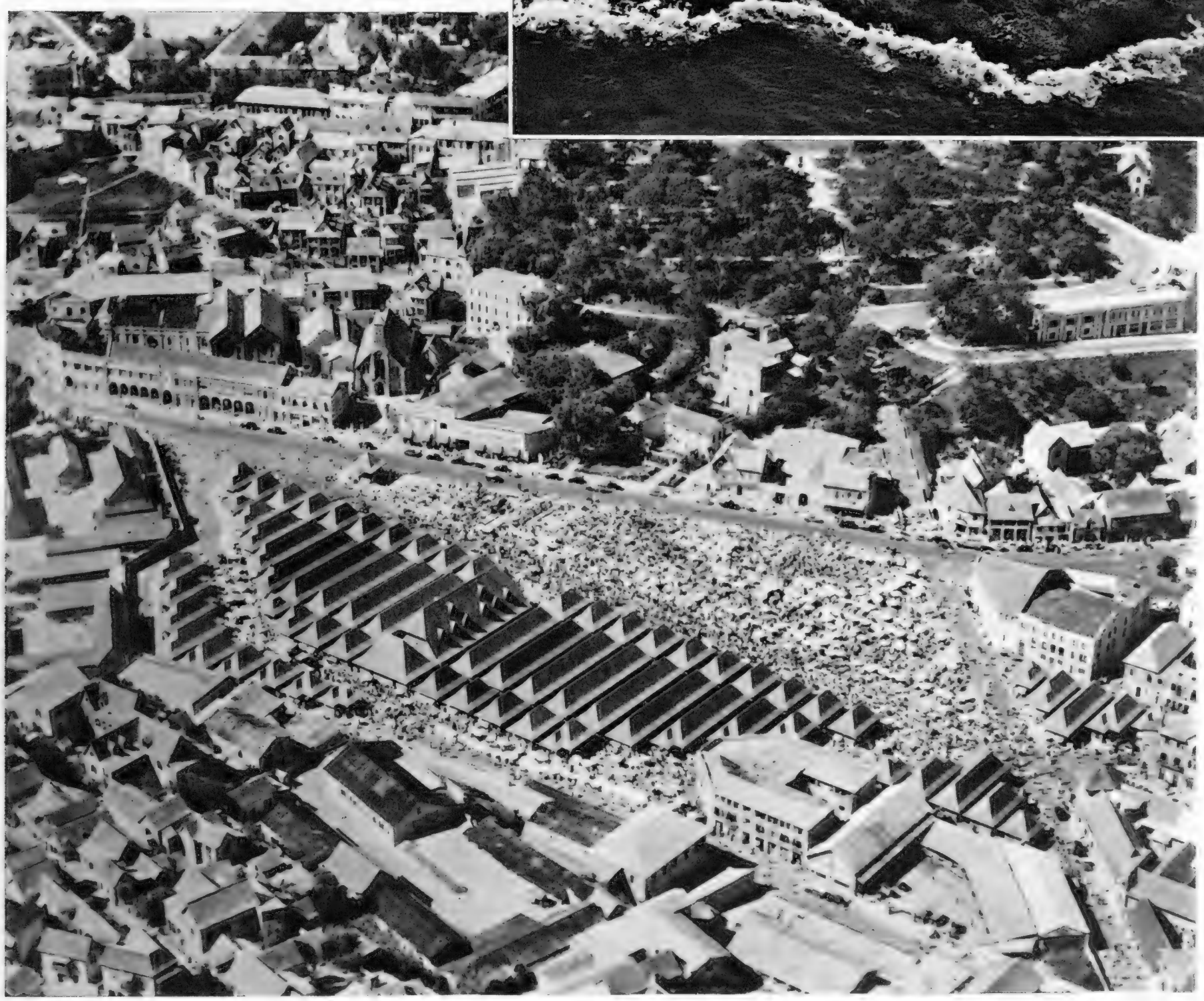
aux plus beaux « caroline ». Elle fournit à la France le cinquième de son café, la presque totalité de son tapioca et de sa fécule de manioc, participe pour les huit dixièmes à la production mondiale de la vanille et pour la moitié à celle du graphite. Le chiffre d'affaires de son commerce extérieur pour 1938, année favorable et la dernière de la paix, a atteint 1 milliard 433.532.000 francs, soit à peu près la moitié de celui de l'Afrique occidentale française, laquelle, avec ses 15 millions d'habitants, l'ampleur de sa superficie utile, avec ses arachides, ses bois, son port de Dakar, n'a jamais passé pour pauvre. Si l'on envisage les répercussions humaines de ce développement de Madagascar, on constate que l'île (compte tenu des créoles immigrés de la Réunion et de Maurice) nourrit 27.000 blancs, soit environ 7 ‰ de sa population, propor-

DEUX DATES D'UNE CRÉATION IMPÉRIALE FRANÇAISE

Ci-contre : *Fort-Dauphin, premier établissement français fondé par Jacques Pronis en 1643.*

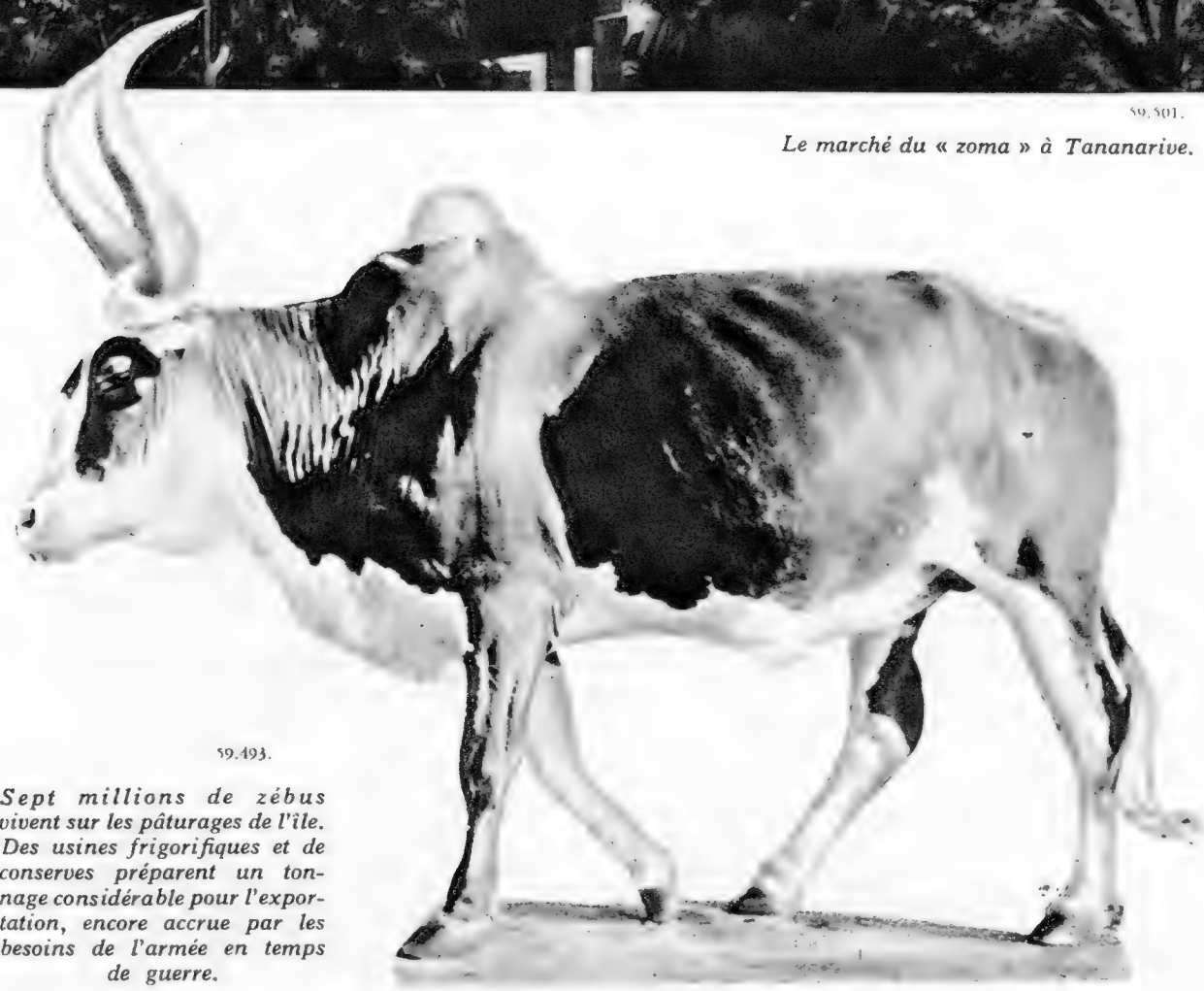
Ci-dessous : *Tananarive, capitale de l'île, en 1940 et son effort d'urbanisme.*

59.489 et 59.502.



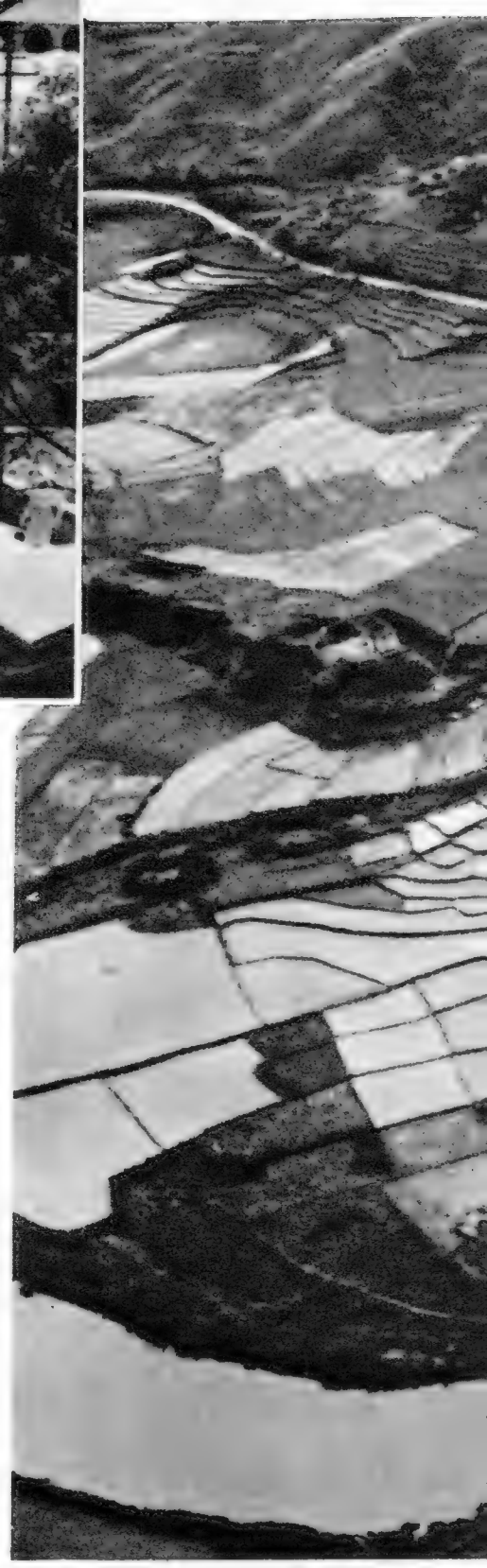
59.501.

Le marché du « zoma » à Tananarive.



59.493.

Sept millions de zébus vivent sur les pâturages de l'île. Des usines frigorifiques et de conserves préparent un tonnage considérable pour l'exportation, encore accrue par les besoins de l'armée en temps de guerre.



59.494 et 59.492.

UNE DES PRINCIPALES RESSOURCES DE MADAGASCAR : LE RIZ

Ci-contre : *le repiquage du riz.*
Ci-dessous : *rizières en terrasse dans le pays Betsiléo, près de Fianarantsoa.*

Une plantation de café dans la vallée du Fardony ; au centre, les hangars et l'aire de séchage. Les arbres des deux rives — des « albisia » au feuillage léger — abritent les plants de caféier.

59.495.

Une tannerie près de Tananarive. La préparation des cuirs est une des principales industries de l'île.

59.499.

tion très remarquable, inconnue dans la plus grande partie des territoires africains. Et l'on voit monter de façon continue, d'année en année, le standing de vie des indigènes.

On sait que depuis plusieurs années un service régulier d'avions a mis Madagascar à moins de sept jours de vol de Paris, via Alger, l'A. E. F. et le Congo belge, et que ce service vient d'être rétabli dans son intégrité malgré la guerre. Il semble que tout l'élan de la Grande Ile soit à l'échelle de l'aviation, dont les appareils desservent aussi, chaque semaine, du nord au sud de son territoire, une trentaine de localités, du port indo-arabe de Majunga, base de départ de notre conquête, devenu escale moderne, jusqu'au vieux comptoir de Fort-Dauphin, dont les bastions à demi ruinés rappellent qu'il fut, au début du règne de Louis XIV, le premier établissement français de Madagascar. En moins de cinquante ans, depuis Gallieni, l'équipement économique a marché de pair avec le développement de la richesse de l'île et avec l'effort, considérablement accru au cours des dernières années, de la médecine. Des colons se sont installés pour leur vie entière sur un sol difficile dont ils ont fait le plus surprenant des jardins. Routes et chemins de fer ont peu à peu

59.497.

LE MARCHÉ AUX POTERIES A TANANARIVE

ramené à des jours les semaines que représentait le parcours des grands itinéraires à travers l'île, journées qu'à son tour l'avion local a réduites en heures. Des ports modernes sont nés aux principales escales de la côte. La capitale malgache, Tananarive, a pris l'aspect et la santé d'une grande ville européenne, et des villes nouvelles sont apparues, certaines encore aujourd'hui désertes, mais hypothéquant courageusement l'avenir. Les rizières se sont étendues, tandis que le peuple des hauts-plateaux, indolent, mais si fin (si asiatique déjà, mais imbu de civilisation chrétienne), s'assimilait à un rythme surprenant nos modes de vie et notre culture. En 1939, le pape Pie XII nommait le premier évêque malgache. Des industries sont nées et exportent cuirs, tissages de sacs, frigorifiques, conserves de viande (dont le « singe » de l'armée française). Un service de santé qui est l'un des mieux outillés de notre empire colonial mène la lutte contre les fléaux qui éprouvaient durement les peuples des plateaux et de la côte. Incidence remarquable de cette activité médicale: c'est à Tananarive que la peste a été définitivement vaincue.

Efforts méthodiques, patients, concentration d'une foule de bonnes volontés françaises sur ce qu'un gouverneur général de l'île définissait un jour en disant :

« ...Là où l'inspiration du poète malgache se plaît à découvrir un miracle, nous sommes tenus, nous, simples artisans, de voir essentiellement une *création continue.* »

LES GRANDS TRAVAUX

Ci-dessus : *la ligne Fianarantsoa-côte est, inaugurée en 1935. Cette ligne, longue de 163 kilomètres, comporte 56 tunnels et 44 ouvrages d'art.*

Ci-contre : *un des barrages régulateurs des eaux de l'Ikopa à Mantasoa. Ce barrage a 160 mètres de longueur. La retenue peut atteindre 17 mètres formant un lac artificiel de 1.650 hectares.*

59.500 et 59.496.

LES TROUPES COLONIALES

par J. Pascot.

Deuxième puissance coloniale du monde, la France possède un Empire d'une superficie totale de près de 12 millions de kilomètres carrés et une population de plus de 70 millions d'habitants.

Pour administrer ces vastes territoires et assurer le développement continu d'une pénétration pacifique, il est indispensable que la police et la sécurité y soient maintenues. La métropole a donc dû accepter les charges que cette souveraineté lui impose en entretenant des organismes spéciaux d'occupation et de défense : troupes coloniales, nord-africaines, légion étrangère.

Ces troupes ne sont en général connues de nos compatriotes que sous leur aspect légendaire, pittoresque ou anecdotique.

Le public ne fait aucune distinction entre elles.

Aussi bien, toutes, pour leur part, ont-elles collaboré à l'expansion française dans le monde et défendu la mère patrie aux heures du danger ; les troupes nord-africaines, en particulier, qui se sont couvertes de gloire aux portes mêmes de la métropole.

Cependant, dans cet ensemble que constituent les forces d'outre-mer, les troupes coloniales représentent l'élément le plus important, le plus original, le plus complexe.

Elles sont les seules qui jouissent d'un statut propre, d'une certaine autonomie; les seules dont l'activité s'étende sur toutes nos possessions outre-mer ; les seules qui traduisent — synthèse vivante — la grandeur, la variété et la puissance de l'Empire.

Au moment où leurs contingents affluent dans nos ports pour grossir sans cesse le nombre des combattants qui montent la garde sur les frontières de la patrie, il apparaît nécessaire que nul Français n'en ignore plus les origines, les caractéristiques, la valeur guerrière.

L'INFANTERIE ET L'ARTILLERIE COLONIALES (MARSOUINS ET BIGORS)

L'élément de base, celui qui par ses origines, par ses traditions et par son rôle donne leur véritable caractère aux troupes coloniales, est le personnel européen qui, appartenant à l'infanterie et à l'artillerie coloniales, constitue, d'une part, les unités blanches, d'autre part, l'encadrement français des corps indigènes.

Les troupes coloniales remontent à Richelieu, qui, en 1626, créa le premier « régiment de la marine » en groupant les « compagnies ordinaires de la mer ».

De leur vie en commun avec les marins, soit dans les ports, soit à bord des vaisseaux de guerre, des expéditions conduites sous les ordres des amiraux, les troupes coloniales ont conservé, avec de lointaines traditions, l'ancre qu'elles portent encore à leur képi, à leur collet et à leurs boutons et l'hymne de l'infanterie de marine.

Elles furent, en 1900, rattachées au ministère de la Guerre (où fut alors formée une direction des troupes coloniales), mais, en raison de leur rôle, elles gardèrent une autonomie complète vis-à-vis de l'armée métropolitaine. Leur statut spécial, défini par la loi du 7 juillet 1900, est resté depuis lors inchangé dans ses grandes lignes. C'est avec cette charte qu'elles ont développé et affermi notre Empire colonial et qu'elles ont participé à la grande guerre.

Leurs traditions, leur statut, leurs missions particulières leur ont donné une physionomie propre. Les cadres officiers sont recrutés dans les mêmes conditions et passent par les mêmes écoles que ceux de l'infanterie et de l'artillerie métropolitaines ; mais, outre l'esprit d'aventure et le goût des voyages qui sont la base de bien des vocations, leur vie même élargit leurs horizons. Par suite de la dispersion des effectifs sur de vastes territoires, ils se trouvent souvent seuls en face de conflits que complique la diversité des races et des situations.

Les problèmes mondiaux leur apparaissent ainsi dans leurs vraies perspectives.

Pour eux le concept de patrie est étendu à l'Empire.

L'officier colonial, dont le portrait psychologique a été si souvent brossé, apparaît comme un missionnaire armé, conscient des dangers de sa vocation, soucieux de gagner le cœur des peuples inférieurs. Il sait adapter sa volonté aux circonstances les plus imprévues.

De Marchand à Psichari, d'Archinard à Gouraud, de Faidherbe à Gallieni, du grand Mangin à Pol Lapeyre, à travers des personnalités différentes, mystiques ou réalistes, les exemples d'une étonnante continuité dans la doctrine se répètent dans l'histoire.

Les fantassins sont les « Marsouins », par analogie avec les cétacés dont les bonds harmonieux hantent les mers méridionales ; les artilleurs sont les « Bigors » parce qu'à Lutzen, durant la campagne d'Allemagne en 1813, les canonniers de la marine, venus des colonies, apparurent sur le champ de bataille coiffés de leurs bicornes surannés ; les vétérans métropolitains leur décernèrent alors le sobriquet de « bicorneaux », simplifié par l'usage.

Spahi marocain.
Dessin de L. Jonas.

LES TROUPES INDIGÈNES

La paix française qui règne aujourd'hui sur des milliers de kilomètres carrés n'aurait pu être obtenue ni gardée sans l'aide des contingents indigènes qui, dès notre arrivée en Afrique et en Asie, sont venus spontanément se ranger sous notre drapeau. Tirailleurs sénégalais, annamites, malgaches constituent aujourd'hui une partie essentielle des troupes coloniales.

Engagés ou rengagés, appelés aussi, les indigènes sont incorporés aux termes de contrats et de règlements analogues en leurs principes à ceux en usage pour les Européens, adaptés seulement dans leurs détails à la situation géographique ou sociale de leur pays d'origine.

Allocations en espèces ou en nature, vêtements, logements, récompenses ou retraites leur sont accordés avec le même souci d'équité qu'aux soldats français. Les grades et avantages correspondants sont, chez eux comme ailleurs, attribués au mérite et entourés des mêmes garanties. L'accession même au grade d'officier est réservée à ceux que désignent leur instruction et leur manière de servir. Des cours et des écoles sont organisés à leur usage.

Officiers sénégalais et cochinchinois.
Dessins de J. Bouchaud.

et simples dans le combat. On a consacré de nombreux ouvrages à leurs hauts faits ; rien n'est plus à leur éloge que l'affection profonde et reconnaissante que leur conservent ceux qui ont lutté et souffert avec eux.

Ils ont, certes, leurs défauts : le froid, l'humidité glacée surtout leur sont funestes et les annihilent ; la grosse chaleur, chose plus étrange, leur est pénible ; ils transpirent beaucoup et boivent de même. Ce ne sont pas des machines et qui voudrait les employer comme telles aurait bien vite des désillusions.

Il leur faut des chefs qui les connaissent, qui sachent leurs limites et qui les aiment.

Les exemples abondent de leur attachement à la France, de leur dévouement à leur chef blanc, de leur mépris de la mort.

DÉVOUEMENT ET HÉROISME

Le 18 juillet 1918 le 27e bataillon de tirailleurs sénégalais s'empare à la baïonnette de cinq batteries allemandes.

Le 29 août cette même unité tient en échec un régiment de la garde et trois bataillons de chasseurs.

Qui n'a en mémoire l'épopée plus récente qu'ont écrite à Beni Derkoul, sur les confins marocains, une cinquantaine des leurs commandés par Pol Lapeyre, sous-lieutenant de vingt ans !

1925 ! Les hordes d'Abd-el-Krim déferlent sur le Maroc français. La couverture est assurée par une série de petits postes, la plupart tenus par les troupes coloniales. Le 16 avril Beni Derkoul est encerclé. Aucun ravitaillement de l'extérieur n'est plus possible ; l'eau est croupie ; la dysenterie sévit et ajoute aux pertes infligées par le feu des fusils et de l'artillerie des rebelles. Le moral est admirable. Le 14 juin il ne

Nulle part mieux et plus que dans les troupes indigènes l'armée ne peut être considérée comme une école : le tirailleur libéré retourne dans son village plus instruit, l'esprit ouvert ; sa valeur sociale s'est accrue et, à de très rares exceptions près, il devient une nouvelle force au service de la France et de la civilisation.

LES SÉNÉGALAIS

Par leur nombre, par leur valeur militaire, par les services qu'ils nous ont rendus et qu'ils nous rendent encore, les Sénégalais sont au premier rang de nos soldats indigènes.

L'appellation est singulièrement vague et inexacte si l'on songe qu'elle s'applique aux soldats tirés de territoires plus grands que l'Europe et répartis entre l'Afrique occidentale et l'Afrique équatoriale françaises, appartenant à plus de vingt races. Mais cette appellation, donnée par les premiers contingents qui avec Faidherbe conquirent le Sénégal, puis avec Joffre, Borgnis-Desbordes, Archinard, Gallieni se battirent sur les bords du Niger ou dans le centre du Soudan, a fait fortune et, plus vraie que la vérité géographique même, elle témoigne bien par sa généralité de l'âme unique de nos troupes noires.

Bambaras du Haut-Niger, à l'esprit guerrier, pour qui compte seule la parole du chef ; Toucouleurs du Sénégal, orgueilleux et hautains ; Mossis de la boucle du Niger, fidèles et patients ; Sarakollés, Mandés, Sérères, Sonrhaïs ou Djermas, Lobis ou Dioulas, Saras des rives du Chari ou Gabonais, et tant d'autres, tous, une fois coiffés et ceinturés de rouge, encadrés et commandés, deviennent des Sénégalais, c'est-à-dire, pour qui sait les conduire, autant d'exemples du courage, de la fidélité au service et de l'amour pour leur chef.

UN TEMPÉRAMENT COMPLEXE

Grands enfants aux sautes d'humeur parfois inexplicables et dangereuses, que l'injustice révolte, mais que le calme apaise et qu'un commandement attentif maîtrise et conquiert aisément, ils sont incomparables quand le danger menace, ardents

Spahi algérien.
Dessin de L. Jonas.

GÉNÉRAL J. BÜHRER

Chef d'État-Major général des Colonies, Inspecteur général des troupes coloniales.

reste plus que six tirailleurs valides, les munitions sont épuisées. Pol Lapeyre a déclaré que ni lui ni ses hommes ne se rendraient : une réserve de poudre est stockée dans le poste.

Ce même jour, à 19 h. 10, l'officier français et ses six Sénégalais, groupés autour des trois couleurs qui flottent jusqu'à l'ultime minute, se font sauter et restent unis dans la mort.

DES FAITS ÉLOQUENTS

Des exemples plus récents encore peuvent être tirés des journaux de marche des unités sénégalaises engagées dès les premiers jours de cette nouvelle guerre.

Celui du caporal N'Golo Taraoré dont la citation dit : « Type du guerrier. Le 11 septembre 1939 a conduit avec audace et adresse une patrouille dont la manœuvre a fait fuir un groupe ennemi ; n'a pas hésité à se précipiter, seul, sur les traces de ce groupe en direction du village occupé. Ne s'est arrêté que sur l'injonction de son chef de section. »

Ce qu'ils ont fait pour la France est un sûr garant de ce qu'elle peut attendre des frères de N'Golo Taraoré dans les jours que nous vivons. Ils lui ont donné un empire africain ; ils ont été de toutes nos conquêtes coloniales, depuis Madagascar jusqu'au Maroc et au Levant. La grande guerre les a vus, chaque été, au premier rang des attaques.

De 1914 à 1918 l'Afrique occidentale et l'Afrique équatoriale françaises ont fourni 181.500 hommes, parmi lesquels 164.500 ont été débarqués en France, en Algérie et en Tunisie.

Le chiffre des pertes montre que les Sénégalais de 1914 ont été en tous points dignes de leurs devanciers, les conquérants du Sénégal, du Soudan, du Dahomey, de la Côte d'Ivoire, du Congo et du Tchad, qui s'étaient déjà vu conférer en 1913 l'insigne de la Légion d'honneur attaché au drapeau du 1er régiment de tirailleurs sénégalais.

33.320 ont donné leur vie et 37.430 ont été blessés. A ces chiffres il convient d'ajouter 400 tués et 750 blessés dans les opérations du Togo et du Cameroun.

Tirailleurs tunisiens.

Tirailleurs algériens.

LES TIRAILLEURS INDOCHINOIS

La dénomination de tirailleurs indochinois enveloppe dans sa concision un certain nombre de races : Tonkinois, montagnards thos et nungs dans le Nord, Annamites et Moïs dans le Centre, Cochinchinois et Cambodgiens dans le Sud.

Leur mentalité est complètement différente de celle des Sénégalais.

Une civilisation plusieurs fois millénaire les a déjà façonnés ; leur intelligence est vive, chez l'Annamite surtout, qui

Spahis algériens.
A gauche, tenue de campagne. A droite, tenue de guerre.
Dessins de L. Jonas.

Spahi algérien.

Au camp indochinois : le découpage de la viande.

Soudanais.

Malgaches terrassiers.

Sénégalais montant la garde, revêtus de leur peau de mouton.

Aquarelles de J. Bouchaud.

Sous-officier malgache.

Au camp indochinois : la distribution du pain.

Types de tirailleurs cochinchinois et annamite.

L'heure de la soupe au camp des Sénégalais.

Infirmiers sénégalais en campagne.

Tirailleur marocain.

s'adonne à l'étude avec une véritable passion.

Ayant longtemps subi le joug d'une administration arbitraire et brutale, ils sont devenus timides et méfiants ; ils dissimulent leurs sentiments sous une politesse raffinée. Aussi bien leur maniement est-il parfois délicat. Ils n'en ont pas moins montré au cours de leur histoire des qualités de guerriers ; les traditions, les pièces de théâtre perpétuent dans le pays le souvenir des chefs et des soldats illustres.

Prompts à l'observation, doués d'un véritable don d'imitation et d'une patience sans limite, ils excellent à exécuter les travaux qui exigent de l'habileté manuelle et de la précision. Ils sont très aptes à utiliser les engins modernes (fusils mitrailleurs, mitrailleuses, D. C. A.). Parmi eux, les populations montagnardes du Haut-Tonkin, plus vigoureuses et d'un dressage militaire facile, constituent pour le recrutement un appoint appréciable.

D'aucuns ont prétendu, après un rapide séjour en Indochine, que l'indigène d'Extrême-Orient est incapable de s'attacher à ses chefs, de les servir et de se dévouer pour eux. Affirmation gratuite qu'expliquent, pour un observateur superficiel, la froideur et l'impassibilité des Indochinois.

CE QU'ILS ONT FAIT HIER...

Mieux que par des paroles ils ont, par leurs actes, et depuis que nous sommes en Indochine, donné des repuves nombreuses de leur attachement à leurs cadres, de leur loyalisme et de leur bravoure. En 1894, quatorze indigènes résistèrent dans le blockhaus de Coc-Ly au siège que leur livra une bande de pirates chinois, et lorsqu'un détachement parvint à les débloquer la moitié de l'effectif avait été mis hors de combat : aucun Européen ne les encadrait.

L'aide qu'ils ont apportée à la France pendant la grande guerre s'est traduite surtout par l'envoi d'unités de travailleurs. Mais les services qu'ils rendirent comme infirmiers, secrétaires, mécaniciens ne doivent pas faire oublier les titres qu'ont acquis les unités engagées sur le front.

48.920 Indochinois de toutes races furent débarqués dans la métropole ; 29.000 d'entre eux formèrent des bataillons surtout utilisés comme bataillons d'étape. Les unités envoyées en première ligne perdirent un peu plus de 3.000 tués ou blessés.

Les citations décernées au 21e bataillon indochinois, comprenant environ un millier de tirailleurs, après un séjour de dix-huit mois aux armées, sont la meilleure preuve de leur courage et de leur esprit de sacrifice : 1 citation à l'ordre de l'armée, 2 citations à l'ordre du corps d'armée, 4 citations à l'ordre de la division, 6 citations à l'ordre de la brigade, 130 citations à l'ordre du régiment.

Spahi marocain.

DU CÔTÉ DE MADAGASCAR

Des troupes régulières existaient déjà à Madagascar avant notre arrivée. Organisée au début du XIXe siècle par des cadres britanniques ou français, l'armée malgache était recrutée presque exclusivement dans la race dominante des Hovas. C'est à cette armée que devait se heurter, en 1895, notre corps expéditionnaire, comprenant, à côté de troupes blanches, quatre bataillons indigènes, dont un bataillon de tirailleurs malgaches. Ce dernier était composé de Sakalaves, ennemis-nés des Hovas et des Comoréens. Dès le lendemain de la conquête, en 1896, le 1er régiment de tirailleurs malgaches fut constitué par des volontaires des différentes provinces.

« Tirailleurs malgaches », comme du reste « tirailleurs sénégalais » ou « tirailleurs indochinois », cela forme

Tirailleurs marocains en action.
Dessins de L. Jonas.

Indochinois faisant la corvée d'eau.
Dessin de L. Jonas.

une expression commode pour désigner un certain nombre de races différentes par leur aspect physique et surtout par leurs qualités et leurs défauts.

C'est ainsi que les Hovas et les Betsiléos, habitants du plateau central, sont intelligents, accessibles et de caractère pacifique, tandis que le Sud de l'île est habité par des populations arriérées et à l'esprit belliqueux, telles que les Antandroys et les Mahafalys.

Le contraste est non moins frappant entre les habitants de la côte ouest, les Sakalaves, pillards solides, frustes, volontiers nomades, et les populations sédentaires de la côte est, constituées en majeure partie par les Betsimisarakas, indolents et de mœurs paisibles.

De 1914 à 1918, 45.860 Malgaches, tous volontaires, furent dirigés sur la France. Ce contingent, prélevé sur une population de 3 millions d'habitants, est comparable à celui de l'Afrique occidentale française ; mais, tandis que les tirailleurs sénégalais étaient employés exclusivement dans les unités combattantes, les Malgaches étaient répartis en majorité dans l'artillerie lourde et les services : ils y constituaient un renfort en personnel d'excellente qualité.

A partir de 1917 quelques unités furent formées en vue de leur envoi sur le front. Les pertes s'élevèrent à 4.930 tués ou blessés. On cite volontiers le rôle brillant joué par le 12e bataillon de chasseurs malgaches. A elle seule cette unité s'est vu attribuer, d'avril 1917 à novembre 1918, 1.158 citations individuelles et 3 citations collectives.

A côté des trois grands groupes — Sénégalais, Indochinois, Malgaches — qui constituent les sources les plus importantes de notre recrutement indigène, nous devons mentionner en outre les petits contingents de nos possessions de l'Inde, du Pacifique et de la Côte française des Somalis.

LA FRANCE INSULAIRE DU PACIFIQUE

Les Etablissements de l'Inde fournissent des recrues qui servent soit à titre français, soit à titre indigène, suivant qu'elles appartiennent à la catégorie dite des « Hindous renonçants » ou à celle des « Hindous non renonçants ». Les éléments de la première catégorie sont considérés comme citoyens français ; ils peuvent de ce fait servir dans des unités françaises ; les autres, qui servent à titre indigène, fournissent en principe le recrutement des forces de police locales.

Eloignée de la métropole par des distances variant entre 15.000 et 20.000 kilomètres, dispersée sur une étendue d'environ 10.000 kilomètres (le quart du méridien terrestre), il semble qu'on ne puisse demander rien d'autre à la France insulaire du Pacifique que de contribuer à la défense propre de ses îles.

Elle s'est d'ailleurs parfaitement acquittée de cette tâche durant la dernière guerre, notamment au cours des attaques des corsaires allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau*. Mais elle a fait mieux encore. Ses représentants se sont battus sur le front français, dans les rangs du « bataillon mixte du Pacifique ». Cette belle unité, dirigée sur la métropole à la fin de 1916, a participé aux opérations dans le secteur de la Main de Massiges, puis à l'attaque du 18 juillet 1918, où sa bravoure lui valut une citation à l'ordre de la Xe armée. Sur le millier de combattants engagés, 325 Tahitiens sont morts pour la France.

DANS NOS VIEILLES COLONIES

Quant aux Somalis, ils peuvent s'enorgueillir d'avoir été engagés dans les actions les plus rudes et les plus glorieuses de la grande guerre.

Sait-on que le « bataillon somali » a participé à tous les « coups durs » ? Offensive de l'Aisne, affaire de la Malmaison ; sait-on qu'il a fait partie des troupes coloniales lancées à l'assaut du fort de Douaumont ?

Sur un effectif de 2.000 Somalis, 400 ont été tués, 1.200 blessés.

Tirailleur cochinchinois.
Dessin de J. Bouchaud.

Plus de 1.000 ont fait l'objet de citations individuelles. Proportion de pertes et de récompenses supérieure à celle réalisée par la majorité des régiments métropolitains.

Un tel palmarès se passe de commentaires.

N'oublions pas enfin, pour clore cette nomenclature, les contingents français de nos vieilles colonies : Guyanais, Guadeloupéens, Réunionais, Martiniquais. Citoyens français, ceux-ci entrent en forte proportion dans la constitution des unités de l'infanterie et de l'artillerie coloniales. Ils ont participé à leur épopée glorieuse, des origines à nos jours. Aucune distinction n'est faite entre eux et les Français de la métropole. Comme ces derniers, Marsouins ou Bigors, ils portent l'ancre avec fierté.

UNE FORCE DE NOTRE ARMÉE COLONIALE : LA TRADITION

Dans l'armée française il n'est pas de troupes qui, à l'égal des troupes coloniales, puissent s'enorgueillir de posséder une tradition plus ancienne, plus riche en faits glorieux, un esprit de corps plus vivace.

Elles comptent dans leurs rangs le premier régiment de France en héroïsme : le R. I. C. M., dont le drapeau est cravaté de la Légion d'honneur, de la Médaille militaire et de la Croix de guerre barrée de dix palmes.

Elles ont obtenu en 1914-1918 le chiffre record de 92 citations collectives.

— L'arme de tous les héroïsmes ! disait Lyautey.

La grande guerre a montré leur importance et leur valeur.

L'expérience qu'elles y ont acquise a porté ses fruits. L'intervention des troupes coloniales sur le front, improvisée en partie de 1914 à 1918, a été en effet, dès après l'armistice, et plus particulièrement au cours de ces dernières années, minutieusement préparée.

Les réserves indigènes instruites et solidement encadrées ont été accrues. Elles représentent aujourd'hui un potentiel militaire considérable, susceptible de constituer l'élément de masse déterminant sur le champ de bataille.

Dressons en effet un bilan comparatif.

L'effort fourni par les colonies françaises au cours des quatre années de la grande guerre se traduit par les chiffres suivants :

518.638 combattants;

183.928 travailleurs.

Or, douze mois seulement après le déclenchement de cette nouvelle guerre, c'est-à-dire au cours de l'année 1940, ces chiffres seront *déjà très largement dépassés.*

Dans l'Empire, métropole et colonies réunies, les éléments indigènes mobilisés constitueront bientôt une masse imposante qui dépassera le *double* des effectifs totaux mobilisés pendant la guerre 1914-1918.

Si sommaires soient-elles, ces indications sont éloquentes.

Elles ne constituent pas cependant nos possibilités maxima. Elles expriment, au regard de ceux qui dressent des bilans des forces, la puissance considérable représentée par les troupes coloniales dans l'ensemble des armées de la Troisième République.

Et ceci est un réconfort pour le pays et pour ses chefs.

Fières de leur histoire, appuyées sur leurs glorieuses traditions, fortes par le nombre et la discipline, animées d'un même idéal et d'une même foi, les troupes coloniales connaissent la grandeur de leur rôle et sont prêtes à le remplir, une fois de plus, « jusqu'au bout », c'est-à-dire jusqu'à la victoire.

Chef d'escadron J. PASCOT,
de l'artillerie coloniale.

Tirailleurs sénégalais, soudanais et dahoméen.

Sur les quais du port de Saïgon.

UNE ENQUÊTE SUR L'UNION INDOCHINOISE

par Paul-Émile Cadilhac,

envoyé spécial de *L'Illustration* en Extrême-Orient.

Ce mardi 20 février 1940, à 3 heures de relevée, nous débarquons à Saïgon. Dans le port ? Non — à l'aéroport. Il y a moins de cinq jours, nous nous envolions de Marseille. Partis avec vingt-quatre heures de retard, nous arrivions avec soixante minutes d'avance. Beau record pour les Dewoitine d'Air France.

Par le bateau, il eût fallu cinq fois plus de temps : vingt-cinq jours. Une cause jugée, alors ? Hélas ! oui. Je dis « hélas ! », car le bateau demeure, dans notre vie moderne au rythme trop vif, une de nos suprêmes oasis de repos. Mais il nous faut aller vite, toujours plus vite, surtout en temps de guerre. Et c'est pourquoi nos lignes impériales d'aviation fonctionnent malgré les hostilités.

Le voyage apparaît presque trop court. La fatigue est nulle, le paysage défile comme un diorama géant et les escales constituent des attractions. J'ai l'impression d'avoir assisté à une grande revue exotique montée par un music-hall et dont les tableaux s'intituleraient : « Tunis et ses souks », « la Jetée d'Alexandrie », « Au pays des Mille et une Nuits : Bagdad », « Karachi au seuil de l'Inde mystérieuse », « Calcutta », etc. On éprouve quelquefois une désillusion : Bagdad n'est qu'une grande ville moderne qui sent le pétrole. Mais que de compensations !

Trêve d'évocations ! Nous voici à Saïgon. Une buée tiède nous fait haleter doucement : 35 degrés à l'ombre au 20 février — et déjà l'Indochine nous saisit. Un inexorable et magnifique programme m'appréhende et ne me lâchera plus. Demain, à 6 heures du matin, je pars pour Luang-Prabang : 1.000 kilomètres en hydravion en survolant le Mékong, la grande artère de l'inaccessible Laos.

DÉFENSE DE L'OCCIDENT

Un regret au seuil de ce reportage : celui de ne pouvoir narrer en détail cette randonnée d'environ 6.000 kilomètres couverte en hydravion, en pirogue et en auto à travers les cinq pays qui, depuis un demi-siècle, composent l'Union indochinoise. On ne peut ici qu'en extraire la quintessence, en marquant d'une touche plus appuyée ce qui préoccupe plus particulièrement la France à cette heure : l'apport militaire

Aquarelles de Charles Fouqueray.

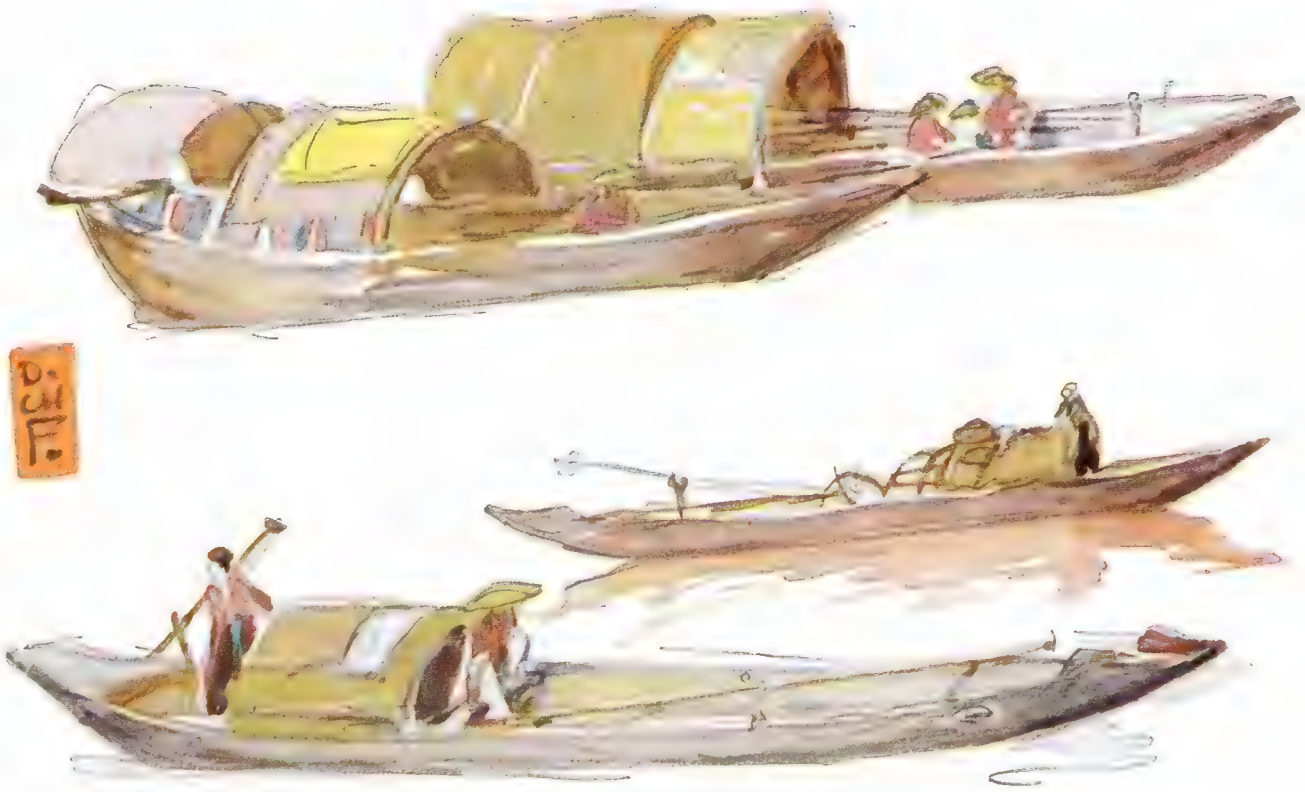
Jonque de pêche dans la baie d'Along.

et économique de l'Indochine dans la défense de l'Empire.

Je n'écris pas : de la métropole, je dis de l'Empire, car c'est l'Empire, et on pourrait sans doute ajouter l'Occident tout entier, que, de par sa position, l'Union indochinoise est appelée à défendre.

Cela, le général Catroux, gouverneur général de notre grande fédération d'Extrême-Orient, l'a marqué très nettement dès le début de l'entretien qu'il a bien voulu accorder à *L'Illustration*.

Nous avons pris contact, le général et moi, quelques jours plus tôt au cœur du Laos, à Luang-Prabang, au cours d'un voyage officiel d'études. Grand, mince, racé, l'œil à la fois vif et réfléchi, le visage allongé, le geste rare, la parole précise, nette, dépouillée et cependant chaude : tel se révèle le général à celui qui le voit pour la première fois. Premier abord forcément rapide, mais complété par des aperçus, des réflexions, des mises au point donnés au hasard de la route à propos des choses et des hommes. Au fait, durant ces quatre jours, je regarde le général faire son métier de chef — et je m'avoue conquis. Il a séduit, d'ailleurs, tous ses collaborateurs, des plus élevés aux plus modestes, par son coup d'œil lumineux, sa compréhension vive des problèmes à lui soumis, la netteté et la rapidité de la décision. Il sait voir, il sait se résoudre et il agit vite. C'est un chef. Flaubert eût écrit de lui : « C'est un Monsieur. »



Les sampans sur le fleuve Rouge (Hanoï).

Quelques-uns qui ont suivi sa carrière, qui connaissent ce qu'il a réalisé au Maroc et en Syrie, le savaient déjà, et, au premier rang, le ministre des Colonies, M. Mandel, qui l'a choisi et envoyé en Extrême-Orient à une heure particulièrement difficile.

Dans le vaste cabinet un peu sombre de son palais d'Hanoï, où nous nous entretenons aujourd'hui, deux immenses cartes, l'une de l'Asie, l'autre de l'Indochine, inscrivent deux grandes taches claires. C'est devant elles que se poursuit notre conversation.

En deux petits membres de phrase, le général résume la situation :

— L'Indochine, dit-il, est le bastion lointain qui couvre nos opérations d'Europe et où se polarisent nos intérêts du Pacifique.

— Mais quel est son rôle dans le conflit actuel ?

— Il s'inspire de l'idée maîtresse du ministre des Colonies : celle de la solidarité impériale de guerre.

— Et les moyens ? demandons-nous.

— Ils sont triples : envoyer des travailleurs à la métropole pour alimenter les usines ; recruter et instruire des effectifs militaires ; produire, enfin, au maximum pour contribuer à l'économie de guerre.

Le général ajoute :

— Par produire, je n'entends pas continuer seulement, mais aller au delà de ce qui fut fait, obtenir du sol et du sous-sol des richesses nouvelles et de l'industrie des moyens plus vastes. Exporter plus, importer moins, tel est notre programme.

Le port d'Haïphong. — Aquarelles de CHARLES FOUQUERAY.

72.767.
Au camp de Ban-Mé-Thuôt : clairons moï.

— Mais n'y a-t-il pas antagonisme entre production et recrutement ?

Les sourcils du général se froncent :

— Oui, les deux choses peuvent sembler incompatibles. Entre elles, il y a sinon une option à faire, du moins un compromis à réaliser. Nous nous y efforçons.

— Et la défense personnelle de l'Indochine, mon général ?

Cela, c'est un immense problème dont nous parlons longuement pour revenir ensuite aux questions économiques.

On ne peut résumer une heure et plus de libre conversation. Du moins puis-je affirmer que partout où j'ai passé j'ai trouvé la confirmation des lucides aperçus du général et observé la stricte réalisation du plan militaire et économique établi par ses soins.

72.766.
Le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine.

JAPON ET SIAM

Le problème extérieur ici domine tout, mais un problème qui dépasse le cadre habituel, car il intéresse l'Occident dans son entier. Schématiquement, la question qui se pose est celle-ci : la race blanche gardera-t-elle en Asie les positions qu'elle s'y est acquises ? Je voudrais essayer de répondre, non en rapportant l'opinion d'un seul, mais en résumant ce que de nombreux informateurs m'ont confié.

Il y a — on ne saurait le nier — une question japonaise aiguë : un peuple, d'une part, exalté par les victoires de 1905 sur la Russie ; blessé, de l'autre, par la rupture après la grande guerre de l'alliance britannique ; à l'étroit, enfin, dans des îles qui ne peuvent le nourrir. Ajoutez à cela un nationalisme hypertendu et un parti militaire jusqu'à ces derniers temps très puissant. De ces causes diverses est issue cette étrange guerre sino-japonaise qui a provoqué tant d'incidents avec les Occidentaux. On a pu, dès lors, se demander si les ambitions du Japon se limiteraient à la Chine, et, du coup, France, Angleterre, Hollande et Etats-Unis, avec les positions qu'ils occupent en Indochine, à Singapour, à Java et aux Philippines, se sont sentis menacés.

Divisés, ils pouvaient périr. Or, il ne semble pas qu'ils le soient. En juin 1939 une conférence navale, militaire et aérienne se tenait à Singapour entre représentants militaires qualifiés de la Grande-Bretagne et de la France. L'amiral sir Percy Noble, commandant en chef des forces britanniques dans les eaux de Chine, présidait, et le général Martin, commandant en chef des forces françaises d'Extrême-Orient, conduisait notre délégation. Les Etats-Unis n'étaient pas représentés officiellement, mais on a écrit, à ce moment-là, que le contact avait été maintenu avec eux.

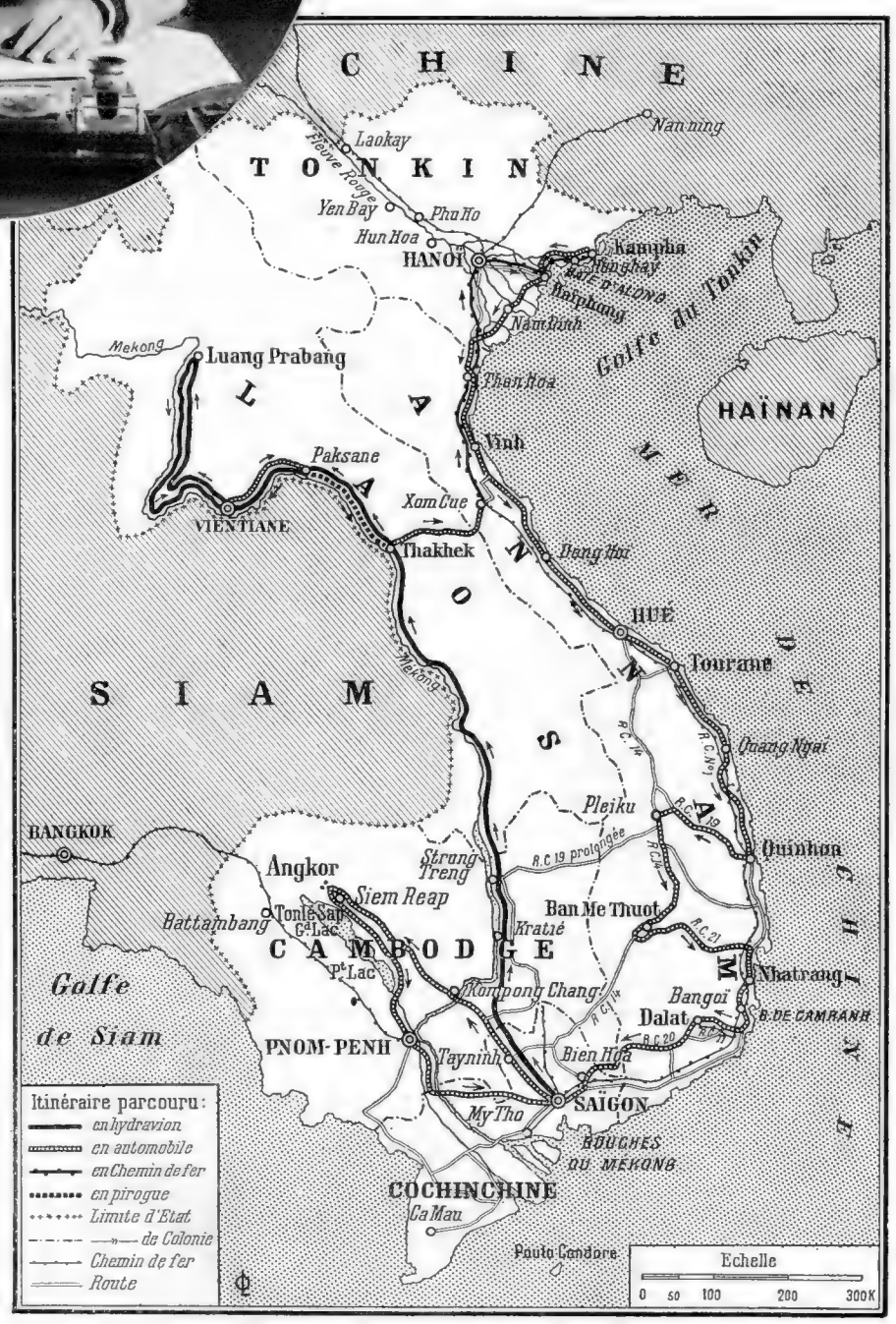
De fait, depuis le début de la guerre européenne, des patrouilles d'avions américains n'ont pas cessé de survoler les Philippines. Une partie de la flotte légère de Californie s'est déplacée aux Hawaï et on prête au gouvernement de Washington l'intention de créer des bases navales et aéronautiques dans le groupe de Palmyra, entre celui des Hawaï et celui de Samoa.

Pour en revenir à la conférence de Singapour on y décida, au cas de guerre en Asie, une coopération absolue entre les forces britanniques et françaises. La base anglaise de Singapour, celle de Hong-Kong, au sud de la Chine, et la base indochinoise de Cam-Ranh devenaient communes, l'amiral anglais prenant le commandement général des forces. On prévoyait des mesures pour protéger le centre pétrolifère de Bornéo. Enfin, on inventoriait les stocks.

Cependant, au moment même où se tenait la conférence, le Siam faisait savoir qu'il abandonnait son nom traditionnel pour prendre celui de Thaïland. Fait en apparence bénin, mais en réalité gros de conséquences, l'Etat siamois se targuant sans doute de revendiquer un jour les populations de langue thaï ou apparentées à cet idiome, comme le remarquait très justement à cette occasion, ici même, M. Ch. Autrand. Ainsi se trouvaient menacées à la fois la Birmanie anglaise et l'Union indochinoise. En réalité, le Siam, coupé du Laos par le Mékong, pourrait-il nous attaquer ? Le fait semble peu probable ; il mérite néanmoins d'être envisagé.

Quid du Japon ? La coopération franco-britannique, une participation possible des Etats-Unis, tout cela semble lui conseiller la sagesse.

Allons plus loin : pourrait-il nous attaquer ? Non, si j'en crois un de mes interlocuteurs, officier de race, qui a passé de longs mois en Chine. L'armée japonaise vit encore sur sa réputation de 1905,



Itinéraire suivi par notre envoyé spécial.

72.775.

L'aviso Marne *dans la baie de Cam-Ranh (Bas-Annam).*

Chine est en train de la digérer. Au Japon même, le peuple, qui souffre durement de la guerre, ne désire pas de nouvelles complications.

L'INDOCHINE EN ARMES

Je trouve dès mon arrivée une Indochine sous les armes. L'appel des bureaux de recrutement n'a épargné personne et sans doute peut-on se demander, en présence d'une mobilisation aussi rigoureuse, si on n'a pas appliqué un peu trop à la hâte un plan prévu pour une attaque venant de l'Asie et non pour une guerre contre l'Allemagne. Planteurs, ingénieurs, commerçants, fonctionnaires, toutes ces catégories ont été décimées. Partout des vides, des services à demi paralysés.

La situation est sérieuse. L'Union indochinoise, dont la superficie égale une fois et demie celle de la France, ne possède qu'environ quarante mille Européens. Tous, ou à peu près, sont indispensables.

On a accordé un certain nombre de sursis ou d'affectations spéciales, mais dans une proportion qui, peut-être suffisante à la métropole, se révèle ici trop restreinte. Il est cependant une solution à laquelle personne, je crois, n'a songé. Pourquoi ne pas faire appel, après une sélection médicale très sévère, à ces officiers de réserve de la métropole mis à la retraite, à leur vif chagrin, il y a quelques mois ? Ils rempliraient parfaitement le rôle d'instructeurs dévolu à de jeunes chefs d'industrie et à des fonctionnaires dont l'absence ailleurs se fait lourdement regretter.

Sous l'impulsion du ministre des Colonies on a, en Indochine, recruté par milliers des travailleurs et des soldats. Le premier contingent de travailleurs, fixé à 70.000 hommes, se trouve déjà presque tout entier en France. Quant aux troupes, plusieurs divisions sont en formation.

Je les ai visitées, ces divisions, au camp de Tong, près d'Hanoï, et ailleurs sur tout le territoire de l'Union. Certaines resteront sur place pour assurer, le cas échéant, la défense de l'Indochine ; les autres viendront dans la métropole. Elles sont composées de volontaires et l'élan des populations a été très vif. En Annam, de septembre au 15 février, 20.278 candidats ont été retenus après une première sélection.

Il a fallu loger travailleurs et soldats. Et des camps de s'édifier, véritables cités, aux longues avenues bordées de baraques Adrian, avec chambrées, cuisines, infirmeries, écuries, magasins, que sais-je ! Deux choses, cependant, valent une mention particulière : à Tong, un centre d'instruction d'élèves-officiers indochinois qui encadreront les nouvelles formations ; à Ban-Mé-Thuôt, des effectifs recrutés parmi les tribus moï. Les Moï constituent une belle race, la plus développée physiquement de toute l'Indochine. Ils sont d'excellents soldats, disciplinés et valeureux. M. Omer Sarraut, chargé de l'inspection des pays moï, constitue des contingents de qualité.

Cependant, la métropole ne cesse d'envoyer ici du matériel lourd et des avions. J'ai vu, de mes propres yeux, des escadrilles de Morane-407, arrivées tout récemment, évoluer avec une virtuosité de grande classe.

S. M. Bao-Daï, empereur d'Annam, en grande tenue de cour.

mais elle a, il y a quelques mois, en Mongolie été mise sérieusement en échec par ces mêmes Russes trop sous-estimés par elle. Ses cadres de sous-officiers se sont révélés inférieurs et elle résisterait mal à une troupe bien entraînée et bien commandée. Un million d'hommes sont actuellement immobilisés en Chine, décimés par une guérilla qui fait de 12.000 à 15.000 victimes chaque mois. Cette armée, d'autre part, s'entend mal avec les marins et se fait ravitailler par une flotte qui lui est personnelle. Elle a perdu le contact avec la métropole et s'enlise : l'opium, l'alcool, les femmes... La

72.744 et 72.776.

L'établissement d'une route stratégique en Annam, la pierre étant ici prise sur place.

72.783.

Dans le Haut-Annam : un aspect type des irrigations dans la région de Thanh-Hoa

L'ÉQUIPEMENT DE LA BATAILLE

La bataille moderne est une grosse mangeuse d'avions et de munitions. Il faut pouvoir l'alimenter. D'où l'idée de M. Mandel de créer en Indochine une usine d'aviation et, en attendant mieux, des cartoucheries. L'Union indochinoise doit, en cas de nécessité — blocus par exemple — pouvoir se passer de la métropole. D'ailleurs, certains Etats et colonies d'Extrême-Orient se sont engagés dans cette voie.

Voilà pourquoi, par un matin printanier de février, je me trouve à 40 kilomètres d'Hanoï, vers la pointe du delta tonkinois, tout à côté du camp militaire de Tong, en compagnie de M. Kaleski, ingénieur et directeur des travaux de la future usine. Des centaines d'ouvriers s'activent sur le terrain. Des rouleaux circulent, des routes s'achèvent et d'ici quelques mois l'usine se dressera à proximité du camp d'aviation, dont le terrain, doté d'une nouvelle piste d'envol de 1.100 mètres, servira aux essais des avions. Les bâtiments, très dispersés et à l'épreuve

72.785.

Au Tonkin : le barrage du Day, actuellement en service, pendant les travaux de construction.

des bombes, défendus d'ailleurs par de nombreuses batteries antiaériennes et des escadrilles de chasse, fabriqueront et les cellules, et les moteurs. Le personnel groupera 3.000 ouvriers indochinois encadrés par des spécialistes français. L'usine sera utilisée à deux fins : fabrication de matériel neuf — 150 avions par an au début — pour l'Indochine et nos diverses possessions ; réparation et remise au point du matériel en service. Parallèlement on édifie trois vastes cités ouvrières destinées aux Européens et au personnel annamite.

J'ai visité à Phu-Tho, toujours au Tonkin, la première cartoucherie d'Indochine. Quand elle fonctionnera à plein, elle sortira par jour 50.000 cartouches. D'autres usines vont-elles suivre ? Arrivera-t-on à tourner des obus ? Cela pose un gros problème, celui de l'industrialisation de ce pays dont nous aurons à connaître plus loin.

Il en est un autre, plus urgent : celui des routes stratégiques. Penchez-vous sur une carte de l'Indochine, deux choses vous frapperont :

72.779.

Le pont de Ham-Rong sur le Song-Ma (Annam).

72.866.

Tinhtuc (Tonkin) : les gradins d'exploitation d'une mine d'étain.

le développement considérable des côtes (2.500 kilomètres) et le cheminement, précisément au long de ces côtes, des voies les plus importantes de l'Union, la route Mandarine — qui relie la porte de Chine à la frontière du Siam — et la ligne du Transindochinois qui joint Hanoï à Saïgon. Toutes deux apparaissent vulnérables à une attaque venue de l'est par mer ou par air. D'où nécessité de rocade.

Je suis allé la voir construire sur les hauts plateaux du Sud-Annam. Là, 10.000 coolies abattent la forêt vierge, peuplée d'éléphants et de tigres, dessouchent, nivellent le sol, jettent des ponts.

Cette voie — la « quatorze » — qui reliera Hué et Tourane à la Cochinchine par l'intérieur, doublera sur ce trajet vital la route Mandarine et la suppléera au besoin. Au point de vue économique, elle sera d'ici quelques années la route du café et du thé, dont les cultures conquièrent ce plateau naguère inculte. Une autre — la « dix-neuf » — joindra prochainement le Haut-Annam au Cambodge et pénétrera le Laos. Sur l'ordre du ministre, une troisième liaison a été entreprise d'urgence en septembre 1939 entre Hanoï et Laokay. Les travaux, exécutés par 16.000 coolies, avancent rapidement.

BASES NAVALES

L'aviso *Marne,* au nom héroïque, nous promène dans la baie de Cam-Ranh. Il fait bleu sur les eaux et dans le ciel. De hautes falaises bordent la baie et, sur notre droite, à côté du phare qu'on n'allume plus depuis que les marins ont pris possession de la baie, il y a un observatoire et des antennes de T. S. F.

Nous franchissons le goulet, clair et profond, facile à défendre, et arrivons dans la grande passe. Là, une île, appelée Tagne, laisse entre elle et un petit cap un étroit chenal que des filets à sous-marins peuvent facilement interdire. Au delà de la grande passe, c'est la mer libre, vibrante de soleil et de crêtes blanches de vagues

La baie, qui couvre 4.000 hectares, est l'une des plus belles du monde. Elle égale presque la rade de Brest et dépasse de loin celle de Toulon (*). Elle a sur 1.700 hectares des fonds moyens de 12 mètres.

Située entre Hong-Kong et Singapour, sur le passage des grandes voies de communication de la Chine et du Japon vers l'Orient et l'Occident, elle commande la mer de Chine méridionale et constituerait pour une flotte le plus sûr des asiles. Nous sommes en train de l'aménager.

Grâce à l'obligeance du contre-amiral Terraux, commandant des forces navales d'Indochine, qui est à la fois un beau marin, un artiste et un causeur plein de charme, j'ai visité l'arsenal de Saïgon, base de réparation pour notre marine d'Extrême-Orient. Cette base, jadis suffisante, paraît aujourd'hui dépassée. Il faut la moderniser et l'agrandir. On y travaille. Une école d'apprentissage, autrefois un peu sommaire, a vu ses effectifs augmenter de 50 % et nous donnera bientôt une main-d'œuvre qua-

(*) Voir *L'Illustration* du 16 juillet 1938.

72.777.

Le pont Doumer, à Hanoï (Tonkin).

Les mines de Hon-Gay.
Aquarelle de CHARLES FOUQUERAY.

lifiée. Parallèlement, l'outillage est renforcé et un grand bassin de radoub remplacera d'ici deux ans l'ancien bassin trop insuffisant. Dans un proche avenir, paquebots et croiseurs de 10.000 tonnes pourront y être carénés aisément.

Cependant, un certain nombre de barrages et d'ouvrages interdisent la remontée des voies fluviales allant sur Saïgon et d'importantes fortifications modernes postées au cap Saint-Jacques commandent le principal accès du port.

LE PROBLÈME DES RACES ET LE PAIN QUOTIDIEN

Tout rendement économique sous-entend un double support : la terre, l'homme. On ne peut isoler de l'économie ni le sol ni la race. Pour apprécier le potentiel de guerre et de paix de l'Indochine on ne peut exclure de cette étude l'élément humain.

Un fait surprend d'abord celui qui arrive ici : le petit nombre d'Européens ou, plus exactement, de Français qui vivent en Indochine — 40.000 environ, sur 24.000.000 d'habitants. Tous, par contre, ou presque, ont des responsabilités de chefs. Ils organisent, ils encadrent, ils conduisent. Une chose me frappe : leur jeunesse, leur esprit sportif, leur goût du travail. On ne voit pas ici — hormis quelques très hauts fonctionnaires — d'hommes qui aient plus de quarante-cinq ans.

Court vêtus — shorts et chemises Lacoste — musclés, amis de la douche, hommes de tennis, de golf ou de ballon, ils vivent sportivement. Le type du vieux colonial, au ventre en œuf de pigeon, qui boit l'absinthe et fume l'opium, n'existe plus.

On est sobre parce que le climat est dangereux et on travaille parce que c'est encore de l'action et qu'on se passionne pour ce qu'on fait. Cela est vrai partout. Nous avons là-bas notamment une très belle équipe de fonctionnaires qui aiment leur métier, connaissent admirablement les populations et qui œuvrent, surtout dans les postes éloignés et déshérités, jusqu'à dix et douze heures par jour, quelquefois plus.

72.799.

Les mines de Cam-Pha (Tonkin), exploitées à ciel ouvert.

72.800.

En baie d'Along : vapeur dans le port Bayard (Tonkin).

Paysans du delta, pêcheurs et porteurs de poisson et de riz.
Aquarelle de CHARLES FOUQUERAY.

Je songe en voyant vivre et agir ces jeunes hommes que les pays totalitaires n'ont pas l'exclusivité d'ardentes et généreuses générations...

Dans cette immense Union indochinoise, trois races prédominent : Annamites, Khmer ou Cambodgiens, Thaï ou Laotiens. D'autres s'y mêlent, moins nombreuses, moins bien armées : les montagnards du Haut-Tonkin (Mâns, Méos et Lolos) ; les habitants des hauts plateaux du centre appelés Moï, Kha ou Phnong, sans oublier les Cham, dont les temples ruinés se dressent en Annam, au sommet des collines. Ajoutez à cela les étrangers : Malais, Hindous, Chinois.

Trois de ces groupes posent des problèmes — les Annamites, les Moï, les Laotiens — qui par leurs incidences économiques méritent plus spécialement votre audience.

DU DELTA TONKINOIS A L'HYDRAULIQUE AGRICOLE

Nous roulions sur une route droite et plate, bordée de rizières vertes, aux reflets pâles d'eau argentée. Aussi loin que la vue pouvait s'étendre le même paysage se développait, monotone et cependant non dépourvu de grandeur. A droite, à gauche, devant, derrière, de longues files de jaunes coiffés, les hommes, du petit chapeau conique, les femmes, de ces énormes coiffures en forme de meule, particulières au Tonkin, marchaient à petits pas pressés, le fléau au double fardeau sur l'épaule.

Trente kilomètres après Hanoï, cela durait encore. Çà et là, à un carrefour, des marchés s'arrondissaient en fourmilières noires. Des huttes se dressaient tout au long du chemin, et de partout, des sentes, des canaux, de derrière des bambous, des rizières, des êtres humains surgissaient, par centaines, par myriades — et l'on cherchait instinctivement les élytres de cette immense volée d'insectes abattus sur la plaine verte. Mon voisin sourit de mon étonnement :

— Nous sommes, expliqua-t-il, dans le delta tonkinois, sur l'un des points du globe où la population est le plus dense.

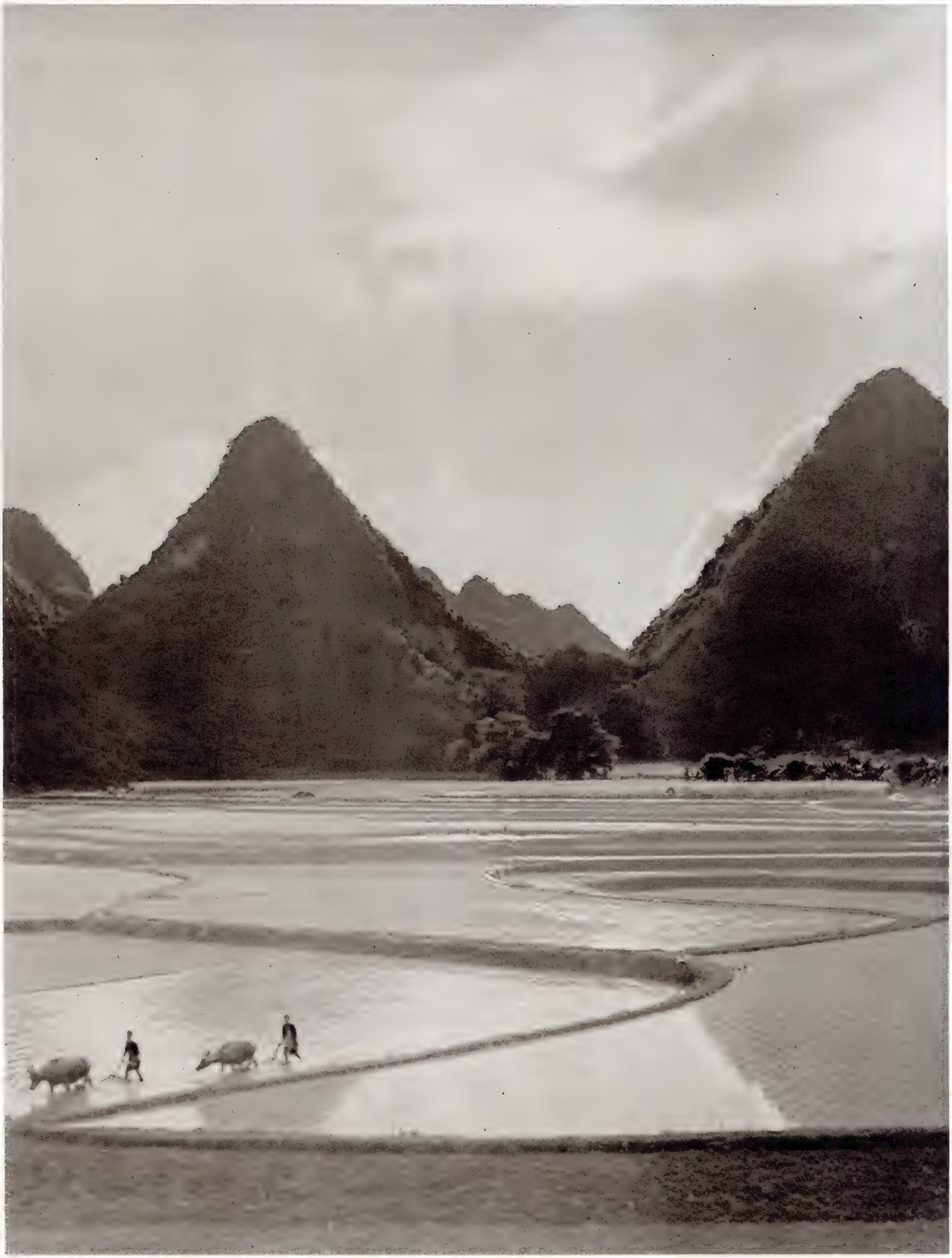
Et il se mit à me citer des chiffres :

— La Chine, sur son territoire agricole le plus peuplé, groupe 568 habitants au kilomètre carré, le Japon, 969. Ici, la moyenne globale du delta atteint 450 et certaines taches rurales montent à 700, à 1.500, 1.800 et même 2.000. Dans quarante ans, la population du delta, qui est de 6.500.000 individus, aura doublé. A la même époque l'Indochine aura passé de 24 millions d'habitants à 55 ou 60 millions.

Un cortège de femmes éplorées sortaient d'un chemin, soutenant à bout de bras au-dessus de leur tête un long voile blanc. Sur une manière de palanquin rouge et or une boîte presque carrée, ornée et peinte, était portée processionnellement.

— C'est une prêtresse des trois mondes — le Ciel, la Terre et les Eaux — que l'on conduit à sa dernière demeure, me dit mon guide, et le voile symbolise le chemin de l'âme.

Dans la foule, toujours aussi dense, la voiture se glissait avec des bonds souples et l'on s'étonnait de ne renverser personne.



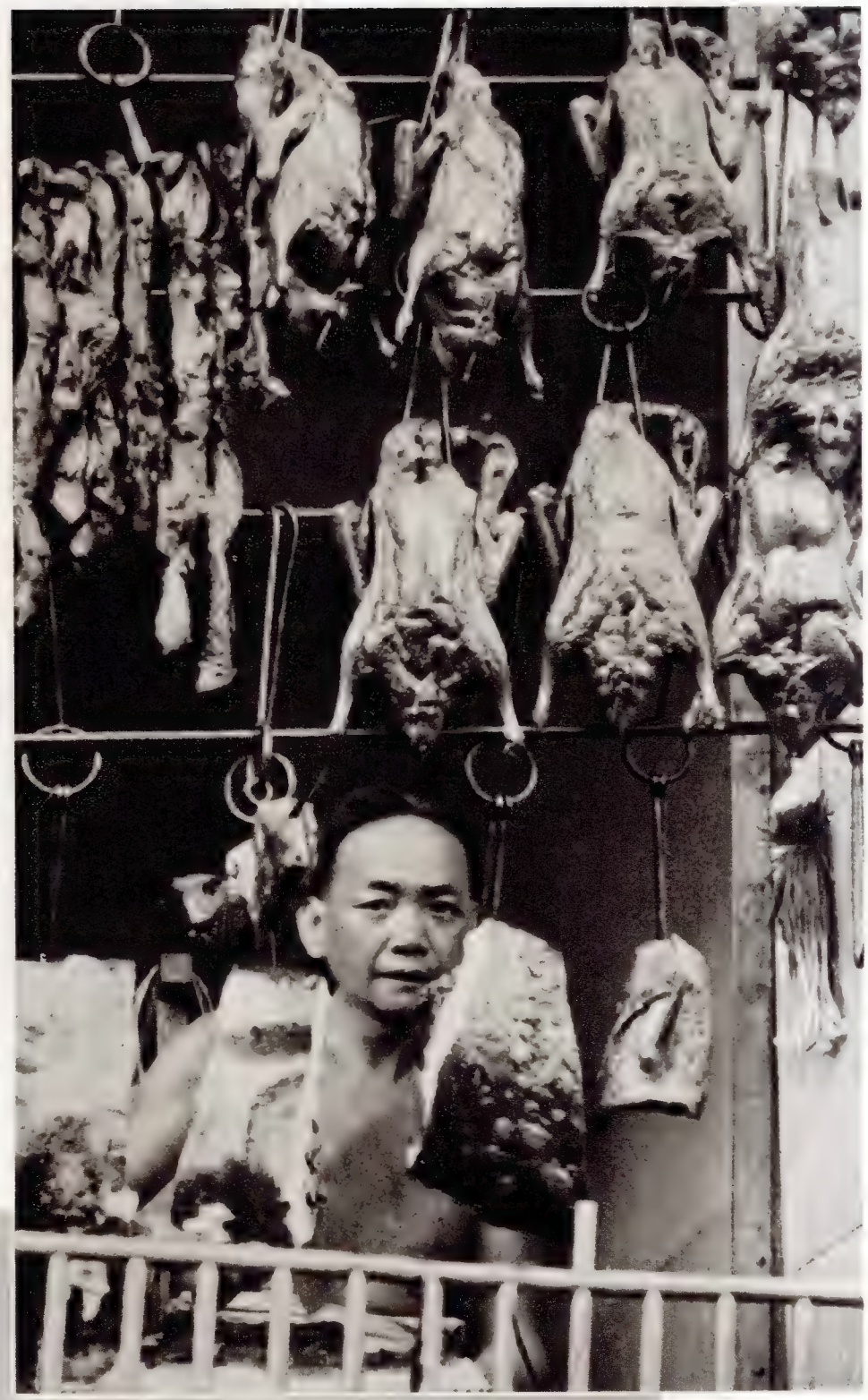
69.813.

Une rizière aux environs de Trung Khand Phu (Tonkin).

Alliance-Photo.

69.478.

Jeunes indigènes réglant des irrigations en Annam.
Alliance-Photo.



69.479 et 69.488.

Ci-dessus : *un troupeau de canards.* — En haut : *l'étal d'un marchand de canards laqués et de saucisses de chien (Saïgon).*
Photographies Pierre Ichac.

Cependant, je m'initiais au problème démographique du Tonkin, qui est celui du pain quotidien, et nous examinions les solutions mises en œuvre. Sous des formes diverses, elles se ramènent à deux : déplacer des populations et les transplanter dans les lieux inexploités ou moins peuplés (plaine du Cambodge, Laos, les hauts plateaux du pays Moï) ; créer — et c'est toute la question de l'hydraulique agricole — des surfaces nouvelles de culture ou obtenir des rendements supérieurs.

La première solution se heurte à la répugnance des Annamites à se déplacer. Fixés dans le delta par le culte des ancêtres, ils le quittent à regret et reviennent quand ils le peuvent. D'autre part, nombre d'administrateurs, notamment en pays Moï, voient sans plaisir cette invasion d'une race qui, par son initiative et son intelligence, a vite fait d'exploiter ses hôtes et de les déposséder. Nous y reviendrons.

Cependant, depuis quelques années, on a développé la politique de l'eau — notamment le résident supérieur de l'Annam, M. Rivoal, et celui du Tonkin, M. Graffeuil. Deux méthodes : « L'aide à la rizière » travaux très limités qui intéressent quelques villages, et effectués ordinairement avec le concours de la population et les vastes entreprises d'irrigation qui nécessitent des barrages importants.

J'ai visité deux de ces barrages : celui du Day dans le delta tonkinois et celui de Baythuong sur le Song Chu dans le Nord-Annam. On ne saurait ici les décrire. Disons simplement que les réseaux d'irrigation en exploitation arrosent plus de 200.000 hectares au Tonkin, 124.000 en Annam, 30.000 au Cambodge. La Cochinchine jouit d'un régime spécial, dû à une politique très ancienne de canaux de navigation (plus de 2.000 kilomètres) qui permettent d'accéder aux terres, d'évacuer leurs produits et de les irriguer. Aussi, les rizières ont-elles passé là-bas de 528.000 hectares en 1880 à 1.174.000 en 1900, puis à 1.939.000 en 1920 et à 2.443.000 en 1930.

Parallèlement, on élève dans toute l'Indochine des barrages pour mettre à l'abri des inondations, à la saison des pluies, les récoltes et les villages. Cela a donné lieu parfois à des batailles épiques contre l'eau et l'on m'a conté des histoires héroïques où toute une contrée, résident en tête, s'était battue des jours et des nuits contre l'inondation.

UNE RACE QU'IL FAUT SAUVER : LES MOÏ

Nous roulons depuis le matin en plein pays Moï et je songe en contraste à Hué où nous nous trouvions deux jours plus tôt.

Une nuit de Hué sur la rivière des Parfums — souvenir rare et exquis. Un long sampan avec des rameurs silencieux, des joueuses d'instruments annamites dont l'un avait huit cordes, l'autre trois et le dernier une seule. Deux jeunes femmes, mêlant ou alternant leurs voix, chantaient d'étranges mélopées orientales aux accentuations à peine marquées. Autour, le fleuve noir, le ciel étoilé, les jardins des rives et le charme exquis d'une ville vraiment unique.

Je ferme les yeux et je revois, au bord de l'eau, la pagode de Confucius avec sa tour octogonale et le temple des Lettrés abandonné aujourd'hui aux chauves-souris. Les tombeaux des rois, parmi leurs jardins silencieux, leurs eaux mortes, leurs escaliers qui s'effritent, me hantent encore et j'ai l'impression d'avoir entrevu quelques bosquets de ces champs Elysées que les anciens dédiaient aux ombres.

Et puis Hué est une cité impériale. Malheureusement S. M. Bao-Daï en était absent le jour que nous y abordâmes. Il était parti chasser l'aurochs et j'ai regretté de n'avoir pu saluer cet empereur si moderne, si jeune, si sympathique, sportif et gai et cependant réaliste et préoccupé du bien-être et du bonheur de son peuple.

Il chassait précisément dans ce pays Moï que nous découvrons et

72.792.

Les Halles centrales à Phnom Penh au Cambodge.

passera demain à Pleiku où nous faisons halte aujourd'hui. C'est une étrange et attachante contrée que le pays Moï. Elle couvre les hauts plateaux de la chaîne annamitique qui vont des confins de la Cochinchine à la latitude de Quang-Tri. Jadis la forêt les recouvrait tout entiers. Aujourd'hui il y a bien des vides et des espaces nus, les Moï appliquant la détestable coutume du *Ray,* qui consiste à mettre le feu pour défricher et à semer dans la cendre le riz de la future récolte.

Bronzés comme des Peaux-Rouges, grands, les yeux admirables d'expression, les Moï vivent en tribus errantes. Chasseurs et pêcheurs, ils se déplacent presque continuellement. Mais le paludisme les décime et l'on tend à peupler leur solitude, où des planteurs de café et de thé amènent des contingents annamites prélevés dans le delta du Tonkin.

Cette politique soulève, il faut en convenir, quelque résistance. Les résidents de cette région — Kontum, Pleiku, le Darlac, le haut Donnaï — préféreraient ne pas y introduire l'Annamite. Ils désirent « faire du Moï », l'éduquer, lui donner des moyens et des raisons de vivre. Tous s'inspirent d'un glorieux précédent : celui de Sabatier, mort incompris vers 1927.

Sabatier, trop méconnu de son vivant, a réalisé là-bas une très belle œuvre. Il régénéra la grande tribu des Rhadés du Darlac, en rehaussant d'abord le prestige des chefs. Il recueillit la coutume, la codifia, en fit la base de la justice, et son code est aujourd'hui encore appliqué. Défricheur de cerveaux, il fonda à Ban-Me-Thuôt un premier internat de 170 élèves, fit transcrire la langue en caractères latins et sauva le folklore. Il créa l'assistance médicale, développa l'hygiène, fit naître une vie économique. En bref, d'un ramassis de clans il s'efforça de faire un peuple.

Depuis, sa tradition a été entretenue. Routes, plantations, aménagements divers ont été multipliés. Enfin on a fait de ces vaillants éléments, et ceci tout récemment, d'excellents soldats.

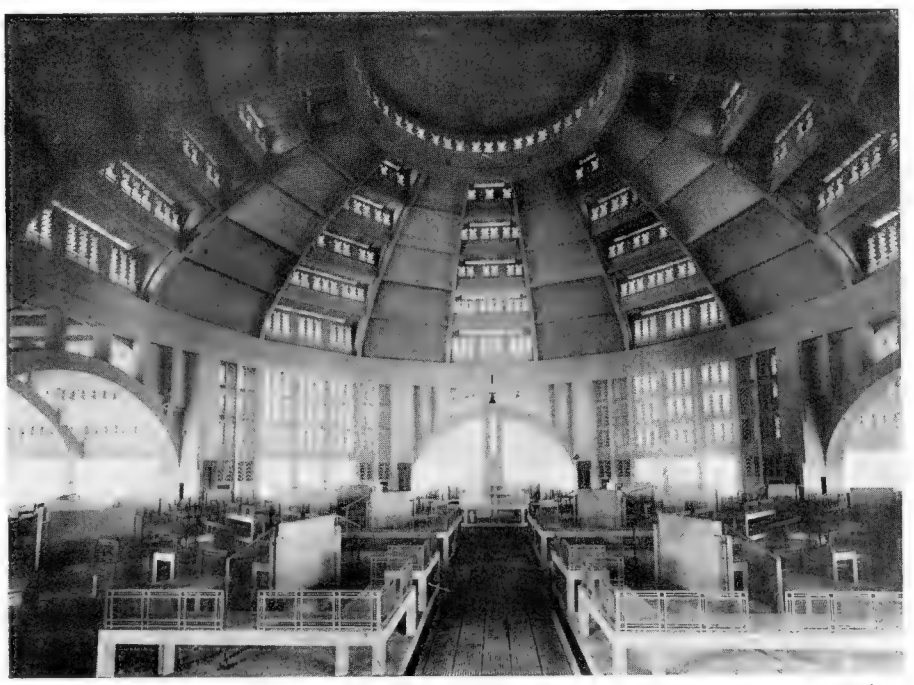
Tout cela ne donne-t-il pas à la race moï son droit à la vie ? « Il faut, me disait un de leurs administrateurs, tirer une traite sur l'avenir : l'échéance en apparaît d'ailleurs tous les jours plus proche ! »

UN PAYS NEUF DONT IL FAUT OUVRIR LES PORTES

Mais, objectera-t-on, si l'on fait du pays moï une sorte de réserve où mettrez-vous les excédents de population du delta tonkinois ? On peut, semble-t-il, les aiguiller soit vers le Cambodge, où l'irrigation doit être développée plus largement, soit vers le Laos, pays vierge encore, habité par une population clairsemée.

Encore faut-il pouvoir y accéder à ce Laos. Ouvrez-en les portes : j'ai gagné Luang-Prabang le lendemain de mon arrivée à Saïgon, grâce à l'hydravion qui m'a fait survoler ce prodigieux Mékong aux cent bras, aux milliers d'îles, aux chutes impressionnantes, aux défilés grandioses. Il y a trente ans il constituait la seule voie qui pénétrât au Laos et le blanc qui gagnait Vientiane mettait trois mois à accomplir le voyage. Depuis nous sommes devenus plus pressés.

La navigation sur le fleuve a été améliorée ; mais on peut faire mieux encore. Par contre on a renoncé — et c'est dommage — à la voie ferrée à peine commencée à ses deux extrémités, qui devait joindre Tanap, station du Transindochinois, à Thakhek, sur le Mékong.



72.784.

La vue intérieure de la coupole des Halles à Phnom Penh.

La politique routière a été plus heureuse. On a rattaché le Laos à la côte en ouvrant récemment la route de la Reine-Astrid — 700 kilomètres pittoresques à souhait — qui, partant de Vinh, aboutit à Luang-Prabang. La route stratégique 19, qui primitivement reliait Quinhon à Pleiku, est en cours de prolongement jusqu'à Stung-Treng, sur le Mékong. Enfin, au sud, les relations existent normales entre Paksé et Saïgon.

Il faudrait relier le plus tôt possible Luang-Prabang à Vientiane et surtout réaliser la route coloniale 13, en bordure du Mékong, de la frontière du Cambodge à Vientiane. C'est une œuvre considérable — un millier de kilomètres — à laquelle s'est attaché avec une obstination louable l'actuel résident supérieur M. Touzet.

Cette voie achevée, le Laos doit se peupler et prospérer. Sans doute y perdra-t-il en couleur et en pittoresque ? C'est probable — et un peu affligeant. Une vision me hante en formulant ce regret : celle de la cour de Luang-Prabang et de son souverain S. M. Sisavang-Vong. J'ai vécu là une journée de féerie : le matin, un cortège royal avec éléphants, gardes agenouillés, mandarins en robe, les princes du sang à cheval, le prince héritier Tiao-Savang-Vathana, si racé, sous un parasol rouge, et le roi sous son parasol blanc, porté en palanquin comme une idole. Le soir, dîner et gala de cour avec des danseuses peut-être plus naturelles que celles du Cambodge, des jardins illuminés, une ville en liesse et, face au palais royal, brasillante comme une châsse, la colline sacrée qu'achève la longue aiguille d'or du Phu-Si...

UNE ÉCONOMIE D'EMPIRE

L'Union indochinoise, si l'on considère son budget, la variété de ses productions, l'ampleur de son commerce, n'apparaît-elle pas comme un véritable empire ? Naguère elle avait encore sa monnaie : la piastre, la vieille piastre d'argent des peuples orientaux. Mais nous l'avons ramené au régime de la parité avec le franc.

Cependant, en 1914, l'Indochine, pacifiée de la veille, était encore équipée sommairement. Déjà certes le riz tenait chez elle une place de choix, mais elle ignorait, ou

Usine de décorticage du riz au bord de l'arroyo chinois à Cholon, (Faubourg chinois de Saïgon.)
Phot. P. Ichac.

72.791 et 72.793.

Le transport par sampans des sacs de paddy (riz) à Soc Trang (Cochinchine).

72.798.

Une plantation d'hévéas (arbres à caoutchouc) en Cochinchine.

72.797.

La saignée.

à peu près, l'hévéa et commençait à peine à se soucier de ses mines. Des capitaux peu nombreux ; des moyens de transport rares ou primitifs ; un commerce extérieur tourné presque exclusivement vers l'Extrême-Orient. En 1940 le tableau change et l'Union apparaît comme un empire.

LES VOIES ET LES MOYENS

Pour produire il faut se forger un outil. Cela fut en grande partie la tâche de l'après-guerre. Routes, voies ferrées, ports, équipement électrique, urbanisme, etc., tels sont quelques-uns des moyens et voies nécessaires à la formation d'un empire. Et je ne parlerai pas, à regret et faute de place, de l'armature sociale et morale : organisations d'hygiène, médicales, d'assistance, des écoles, des instituts, des facultés...

Les routes — nous l'avons déjà entrevu au passage — ont largement progressé. Un peu partout la piste a fait place à des voies de communication, généralement peu larges mais excellentes, accessibles à tous les véhicules. De fait, de 12.675 kilomètres en 1914, les pistes sont tombées à 8.458 kilomètres en 1938. Parallèlement les routes asphaltées progressent de 0 à 5.418 kilomètres et les routes empierrées de 5.395 à 13.565 kilomètres.

Les chemins de fer comprennent un réseau concédé (Haïphong-Hanoï-Yunnam), achevé depuis 1910, et un réseau non concédé qui exploite les autres lignes. La voie maîtresse de ce dernier est le Transindochinois, qui, achevé en 1936, relie Hanoï à Saïgon. Prolongé au Nord jusqu'à la frontière chinoise, il a été poussé au Sud jusqu'à Mytho. Un chemin de fer à crémaillère unit Saïgon à Dalat, la grande station d'altitude et de repos de l'Indochine. Une ligne nouvelle va de Phnom-Penh à la frontière du Siam et se raccordera prochainement aux chemins de fer siamois et à Bangkok. Enfin, de Xom-Cuc à Ban-Na-Phao, un téléférique de 39 kilomètres permet de transporter par jour de 80 à 192 tonnes de marchandises. L'ensemble des réseaux, qui totalisait 2.013 kilomètres en 1914, en compte aujourd'hui 3.383.

Notons au passage que le Transindochinois a les tarifs les plus bas du monde : 0 fr. 06 en 4e classe pour les voyageurs et 0 fr. 39 en moyenne par tonne kilométrique pour les marchandises.

Les ports sont peu nombreux : deux seulement, et tous situés en rivière. Au sud, Saïgon, huitième port de la France impériale, reçoit chaque année de 5.000 à 6.000 navires, jaugeant de 8 à 9 millions de tonneaux et transportant de 2.300.000 à 2.700.000 tonnes de

72.790.

Le traitement du caoutchouc. Après la saignée, le latex est filtré.

marchandises. En 1914 : 1.374 navires de 2.578.000 tonneaux avec 1.634.000 tonnes de marchandises.

Haïphong, au nord, tire son importance du voisinage de la Chine. Son trafic s'est accru considérablement : de 350 navires jaugeant 475.821 tonneaux en 1914, il est passé en 1939 à 706 navires jaugeant 1.551.871 tonneaux. Le mouvement des marchandises s'est élevé de 504.698 tonnes à 1.179.146. Ce port a besoin d'être modernisé et rééquipé entièrement pour devenir le grand port impérial qu'il peut être.

A deux reprises on avait songé à établir des ports de commerce ouverts directement sur la mer. Deux endroits avaient paru favorables : la baie de Cam-Ranh, la baie d'Along. La première est devenue une rade militaire ; la seconde possède par contre à Hon-Gay un somptueux port charbonnier dont le trafic en 1938 atteignait 1.450.000 tonnes.

Un mot de l'aviation commerciale. L'avion, qui avait transporté en 1927, 380 passagers et 11 tonnes de courrier, a vu ces chiffres monter en 1939 à 4.244 passagers et 93 tonnes de courrier. Air-France, outre son service impérial intercontinental, assure une fois par semaine une liaison intérieure Hanoï-Saïgon par Vientiane. Actuellement, sous l'impulsion du général Catroux, on multiplie terrains d'escale et terrains de secours ; on consolide et on agrandit les pistes existantes ; on développe les services de radiogoniométrie.

LE NERF DE LA GUERRE

Si je vous demandais quel rapport il y a entre la baie d'Along et le budget de l'Indochine, sans doute ne vous apparaîtrait-il pas immédiatement. Il existe cependant, mais d'une façon toute spatiale et personnelle. C'est en baie d'Along que j'ai eu la révélation de ce budget et notamment des ressources qui l'alimentent.

Pour faire la guerre il faut de l'argent. Il en faut au moins autant pour faire la paix. Routes, ponts, voies ferrées, ports, aérogares, canaux, irrigations, défense militaire, réseaux électriques, fonctionnaires, santé publique, instruction, etc. — tout cela se paie et se chiffre. Le budget de l'Union pour 1940 a été arrêté à 134.678.870 piastres, c'est-à-dire qu'il dépasse d'un tiers le milliard.

L'impôt personnel, peu populaire et médiocre, alimente les budgets locaux avec l'impôt foncier. Enregistrement, domaine, timbre, etc., alimentent le budget général pour un quart. Le reste sera payé par le produit de l'administration des douanes et régies.

Il fait un temps gris et frais. Notre bateau, une vedette de la douane, chemine parmi cette énorme flotte de rochers ancrée dans la baie d'Along. Une demi-brume recule et amplifie les perspectives. Des couloirs s'ouvrent mystérieux et des rocs se profilent à l'arrière-plan comme des fantômes. Certains, plus près, semblent d'énormes bêtes dressées ou couchées sur l'eau. Il y a trois heures que nous naviguons et ce dédale noir et vert ne nous a pas encore livré son secret.

Cependant, le directeur des douanes, M. Ginestou, continue à me commenter le budget de l'Union et ses ressources. Ce fonctionnaire, très fin, très averti et très énergique sous une apparence souriante, possède la qualité essentielle des grands administrateurs : l'imagination. Il me rend sensible l'énorme travail accompli par les douanes et régies, du golfe du Tonkin à celui du Siam et des frontières de Chine à celles de ce même Siam par la Birmanie. Je vois s'amonceler en tas énormes le sel des vingt-deux salines de l'Union, les milliers de fûts d'alcool, de caisses d'opium, de ballots de tabac, de barils d'huile minérale, pour ne citer que les produits les plus importants, contrôlés par ses services. Sous mes yeux s'animent une véritable flotte de patrouilleurs de haute mer, de vedettes, de canaux fluviaux et une armée d'autos et de camions rapides lancés sur toutes les routes du pays.

L'alcool, l'opium, le sel constituent, avec le tabac, les allumettes, le sucre et les huiles minérales, la matière des contributions indirectes perçues par les douanes et régies. Est-ce tout ? Non, cette administration doit pratiquer une politique de tarifs et de règlements qui réduise les importations étrangères au profit de la métropole et travaille pour la balance des comptes. Ainsi, à la veille des hostilités, l'Indochine, qui se fournissait précédemment de farines de froment en Australie, réservait la totalité de ses commandes à la France. Depuis septembre cette politique a été bien entendu renforcée et étendue.

LE BILAN D'UN QUART DE SIÈCLE

Tout se solde par une addition ou si vous préférez par un bilan.

A la période anarchique de la pacification succède après la dernière guerre une phase d'organisation rationnelle.

Signalons, dans cet ordre d'idées, la création en 1919, à Hanoï, d'un Institut des recherches agronomiques et forestières, et celle, à Saïgon, en 1939, d'un Office du riz pourvu de laboratoires, de bureaux d'études et de services de statistiques. L'un et l'autre possèdent en outre des stations d'essais dont j'ai visité quelques-unes, notamment celle de Phu-Tho, plus spécialement affectée à la culture du thé. Une *Ecole spéciale d'agriculture et de sylviculture,* créée pour l'élément indochinois par M. Jules Brévié, ancien gouverneur général, est venue compléter heureusement l'Institut d'Hanoï.

— Le résultat direct de ces recherches, me dit mon interlocuteur,

Le café (variété arabica).
Phot. P. Ichac.

72.787 et 72.796.

Exploitation de caféiers dans le Nord du Tonkin.

72.789.

Une plantation de thé dans la région de Dalat (Sud-Annam).
Phot. Pierre Ichac.

M. Veber, gouverneur très attentif de la Cochinchine, a été l'introduction dans l'Union d'une large polyculture. Du reste vous allez en juger par vous-même au cours des jours qui vont suivre.

Et de fait, suivant le programme établi avec sagacité par l'éminent gouverneur que passionnent les questions agricoles et économiques, j'ai pu constater en Cochinchine, plus peut-être encore que dans les autres parties de l'Union, l'étonnante variété des cultures et la fertilité magique de ces terres.

La rizière, elle, je l'ai vue partout, du delta du fleuve Rouge à celui du Mékong, et elle couvre 5 millions et demi d'hectares. Mais, si le riz demeure l'élément principal de l'économie indochinoise, il n'en est plus le seul. En 1918 il entrait dans les exportations pour plus des trois quarts ; de 1925 à 1929 il en représentait les deux tiers ; il n'en est plus aujourd'hui que les deux cinquièmes. Le tonnage exporté est passé cependant de 1.200.000 tonnes en 1914 à 1.700.000 en 1939. Le produit total atteint actuellement 6 millions de tonnes.

Le maïs, culture de choix pour les terres d'alluvions, est cultivé surtout au Cambodge, où, grâce à l'initiative de M. Thibaudeau, l'actif résident supérieur, il a conquis en quelques années une place énorme. En 1924 on en exportait 38.000 tonnes ; en 1938, année record, 556.000.

L'hévéa (l'arbre à caoutchouc) est également un nouveau venu. Dans les fameuses terres rouges ou grises, les forêts d'hévéas couvrent là-bas 125.000 hectares et permettent de sortir annuellement 60.000 tonnes de caoutchouc. La production atteindra 85.000 tonnes en 1943. Elle représente aujourd'hui une valeur proche du milliard.

Après ces trois cultures essentielles viennent un certain nombre d'autres productions, également récentes, mais qui augmentent d'année en année. Le café, excellent, très aromatisé, est consommé presque tout sur place. Le reste — un quart environ — est exporté en France : 900 tonnes en 1939. Le thé, cultivé surtout au Tonkin et en Annam sur 12.173 hectares, donne 6.320 tonnes. La production de sucre, très en progrès, atteindra, en 1940, 43.000 tonnes.

Il faudrait signaler encore parmi les cultures secondaires : le poivre, l'arachide, le soja, l'abrasin (huile siccative), le ricin, le tabac (10.000 tonnes), le kapok, le jute, le benjoin, la laque, etc. Deux produits s'avèrent déficients et en pleine régression : le coton et la soie.

Voilà certes un tableau qui eût réjoui le cœur et l'esprit de Quesnay et des physiocrates. Il se complète des richesses du sous-sol.

L'exploitation minière a commencé en 1891 et s'est développée

72.794.

La soie au Tonkin : triage des cocons.
Phot. Alliance-Photo.

72.788.

Les vanilliers de Bien-Hoa (Cochinchine).

régulièrement de 0 à 30 millions de francs jusqu'en 1914. Elle atteint 40 millions en 1920. Un essor brutal la porte à 186 millions en 1929 ; la crise la ramène à 96 millions en 1934. La reprise débute en 1935. Les productions montent rapidement et en même temps, la piastre étant rattachée au franc, leur valeur s'élève en flèche à 270 millions en 1938, chiffre record, qui sera cependant largement dépassé pour 1939. Pendant cette dernière année, les mines indochinoises ont fourni en effet 2.600.000 tonnes de charbon, 5.800 tonnes de zinc, 1.500 tonnes d'étain, 300 tonnes de tungstène, 200 tonnes de minerais de fer et de manganèse, 50.000 tonnes de phosphate, plus de 100 kilos d'or.

Est-ce tout ? Pas encore, il faut au moins nommer les salines contrôlées par les douanes et les pêcheries du Grand Lac que j'ai visitées et qui fournissent à l'exportation, via Chine, des milliers de tonnes de poisson.

Tout cela se solde — cas à peu près unique parmi les pays d'Empire français — par un excédent marqué de la balance commerciale. Il avoisinait un demi-milliard de francs pour les années 1937 et 1938. En 1939, il a dépassé 1.200 millions de francs, dont 400 pour le commerce avec les Etats-Unis. Il s'égale à 700 millions pour les quatre derniers mois et tout porte à croire qu'il atteindra 2 milliards et même 2 milliards et demi de francs en 1940. N'est-ce pas là, en temps de guerre, le service le plus signalé que l'Union indochinoise puisse rendre à la mère patrie ?

VERS L'AVENIR

Quel sera l'avenir de ce pays ? Restera-t-il à peu près exclusivement agricole ou deviendra-t-il en grande partie industriel ? A l'heure actuelle on n'y forge pas un seul boulon, et quand on a besoin de lancer un pont on le fait venir de la métropole en pièces détachées...

Les villes et les centres importants sont éclairés convenablement, mais l'électrification des campagnes reste à réaliser. Il faut produire non seulement de la lumière, mais de la force. Des chutes, comme celles du Danhim au long de la splendide route qui va de Saïgon à Dalat, pourraient fournir plus de 100.000 kilowatts et sont inexploitées. Pour employer une image, j'ai l'impression qu'on en est demeuré ici à l'ère du charbon alors que le monde moderne en est à celle de l'électricité. L'Indochine ne s'est pas encore tout à fait dégagée de sa gangue et n'a pas donné, comme le Maroc, tout ce qu'elle a en elle de puissant et de fort. La guerre présente peut achever cette œuvre de développement, comme celle de 1914, l'Empire chérifien.

Cependant, depuis 1919 et surtout 1930, des usines sont créées : manufactures de tabac, fabriques de pétards et d'allumettes, distilleries, etc. On fait à présent du papier et de la bière. Personnellement j'ai visité cinq ou six usines vraiment exceptionnelles et qui égalent ce qu'on a réalisé de mieux en Europe : la cimenterie d'Haïphong, au Tonkin; les ateliers des chemins de fer à Vinh et leurs énormes cités ouvrières; la cotonnière de Nam-Dinh avec des ateliers de 240 mètres de long, des machines du modèle le plus récent, des milliers d'ouvrières et d'ouvriers groupés en trois équipes pour assurer un travail ininterrompu de jour et de nuit. Et qu'écrire — en réalité il faut les voir — des énormes décortiqueries de Cholon, où l'on traite des millions de tonnes de paddy !

Je constate également en beaucoup d'endroits un esprit social très accusé. Nombre de grandes plantations (Chup, Michelin, etc.) ont édifié à côté de vastes usines modernes des villages modèles pour leurs ouvriers et leurs ramasseurs de latex. Même note à la sucrerie de Hiap-Hôa et en dix autres endroits. Au fait, le prolétariat indochinois constitue bien une classe à part, mais une classe privilégiée si l'on compare son standard de vie à celui des paysans.

Il semble donc que demain l'Indochine doive se développer industriellement plus encore. Il faut s'abstenir de faire avec elle du colbertisme, et du plus étroit, mais au contraire l'encourager et l'aider à se réaliser tout entière.

Cela suppose un plan d'ensemble, une direction ferme, une volonté tendue. Depuis Paul Doumer, on a ici changé trop souvent de gouverneur général. Celui qui passe ne peut rien créer. Un jour qu'on complimentait Lyautey sur le miracle du Maroc il répondit avec modestie, évidemment trop de modestie : « J'ai duré ! »

Durer est une nécessité. Actuellement, grâce à un choix éclairé, l'Union indochinoise possède à sa tête un chef — un vrai chef. Qu'on lui donne le temps et il accomplira ici de grandes choses.

PAUL-EMILE CADILHAC.

72.786.

La culture du tabac aux environs d'Hanoï (Tonkin).

69.480.

Batteurs de mil au Soudan. — Alliance-Photo.

L'APPORT ÉCONOMIQUE DE L'EMPIRE

par Pierre Deloncle

Dans la guerre où nous sommes engagés tout peut et doit servir à la lutte et à la victoire : il faut tenir, s'armer, combattre. C'est en ce sens que la guerre est totale : le blé, les carburants, le caoutchouc sont des armes au même titre que le canon et la mitrailleuse.

Il convient de classer en deux catégories les apports de l'Empire suivant qu'ils satisfont aux besoins de la nation entière ou seulement à ceux des armées. Les besoins communs à la nation civile et aux armées sont les nécessités élémentaires de la vie : se nourrir, se vêtir, se mouvoir. Les besoins propres aux armées sont les hommes, les chevaux, les armes et les munitions. Examinons les principaux éléments fournis par l'Empire pour satisfaire aux uns et aux autres.

SE NOURRIR

L'Empire est un vaste grenier à céréales ; la plus précieuse pour les Européens est le blé. En 1913, la France en avait importé 112.000 tonnes de ses possessions d'outre-mer. Elle en a reçu, en 1938, 270.000 tonnes et, en outre, 41.000 tonnes de farine de froment et 77.000 tonnes de gruaux et semoules.

Une autre céréale infiniment précieuse, qui nourrit l'Asie et une bonne partie de l'Afrique, c'est le riz. Nous en importions de nos colonies à la veille de la grande guerre 221.000 tonnes, nous en avions reçu, en 1938 577.000 tonnes sur les 1.076.000 que nos possessions (l'Indochine pour la plus grande partie) expédiaient à l'extérieur.

Une progression bien plus sensible encore apparaît pour le maïs. Nous en recevions 109.000 tonnes en 1913 ; ce chiffre s'est élevé à 681.000 tonnes en 1938, dont 568.000 d'Indochine et 56.000 de Madagascar.

Le manioc et ses dérivés (farines, fécules, tapioca) expédiés par Madagascar entraient dans notre alimentation en 1913 pour 23.000 tonnes et pour 49.000 en 1938.

Après les céréales, voici les viandes et le bétail. Les possessions françaises nous en ont fourni 55.500 tonnes en 1938 et ce chiffre est loin de correspondre aux possibilités que nous offre le cheptel colonial.

Pour les fruits, nous avons assisté ces dernières années à un admirable effort harmonieusement concerté grâce à l'accord des producteurs, des transporteurs et des négociants en faveur de la banane des colonies françaises; les résultats ont pleinement récompensé cet effort : sur 32.000 tonnes que nous importions en 1913 la part de l'Empire était infime : 60 tonnes. En 1938, sur 178.000 tonnes importées, il n'y avait plus 1 kilo de bananes étrangères.

Il convient de noter que pour les agrumes (citrons, oranges, mandarines) l'Afrique du Nord et les Etats du Levant sous mandat français ont fourni en 1938 plus de la moitié de nos importations, 77.000 tonnes sur 136.000. La guerre civile espagnole, en ralentissant les exportations de la Péninsule ibérique, a vivement stimulé nos planteurs.

Pour le sucre l'apport colonial était en 1913 de 97.000 tonnes sur un total d'importation de 115.000 tonnes; il était en 1938 de 193.000 tonnes sur un total de 317.000. Nos principaux fournisseurs sont les Antilles et la Réunion. La culture de la canne et les industries qui en dérivent

ont pris également ces dernières années un grand développement en Indochine, mais ne visent qu'à satisfaire aux besoins d'une population très rapidement croissante en l'affranchissant des importations des sucres javanais et philippins.

La production du café dans nos colonies était peu élevée en 1913 (1.698 tonnes, dont un millier de tonnes seulement dirigées sur la France). Elle avait fait l'objet cependant en Côte d'Ivoire, dès avant même la pacification de ce territoire grâce à quelques pionniers, d'essais pleins de promesses. Plus tard elle s'est développée également à Madagascar, en Afrique équatoriale et, plus récemment, en Indochine. Les planteurs n'ont peut-être pas toujours tenu un compte suffisant, en propageant certaines espèces *(robusta, liberia)*, des goûts du consommateur français. La variété qui correspond le mieux à ces goûts est la variété *arabica*, dont la production est encore modeste, car sa culture exige une vigilance particulière contre les ravages de parasites tels que l'*hemileia vastatrix*.

Très heureusement M. Mandel, par l'institution d'une surtaxe à l'entrée des cafés en France, dont le montant est ristourné aux planteurs d'*arabica*, a soutenu le développement de cette culture. Mais il ne faut pas désespérer d'habituer le consommateur français à apprécier nos autres cafés coloniaux; quoi qu'il en soit, nos importations de cafés en provenance de l'Empire atteignaient en 1938 à peu près le tiers de nos importations totales (59.000 tonnes sur 186.000) et plus de 36 % de notre production coloniale. L'augmentation des surfaces plantées et de leur rendement permet d'attendre des résultats bien plus heureux encore.

Une autre culture spécifiquement tropicale dont le développement est également récent et rapide est celle du thé. En 1913, nous n'importions d'Indochine que 258 tonnes d'un thé indigène récolté dans les plaines, mais sa préparation était trop médiocre pour concurrencer sérieusement les importations étrangères, dont le total s'élevait alors à 646 tonnes. Depuis ont été constituées par des sociétés françaises sur les plateaux indochinois des plantations particulièrement soignées ainsi que les usines nécessaires à la préparation des feuilles. Dès maintenant les produits connus sous le nom de « thés des plateaux moï » ont conquis l'un des premiers rangs sur les marchés de consommation européens et certaines variétés sont cotées par les acheteurs anglais au prix des meilleurs thés de l'Inde.

Il convient de distinguer entre les thés noirs des plateaux, recherchés par la clientèle européenne, et les thés verts du Tonkin, demandés par les populations de l'Afrique du Nord. En 1938, la métropole a consommé 1.330 tonnes de thé, sur lesquelles l'Indochine nous a fourni 561 tonnes. Cette colonie en a exporté la même année 1.977 tonnes au total, dont 1.225 tonnes sur l'Afrique du Nord, susceptible de consommer environ 13.000 tonnes.

Là encore le développement de la superficie et du rendement des plantations permet de très brillants espoirs.

La culture du cacao est une des principales richesses de la Côte d'Ivoire. Nous recevions de notre Empire, en 1913, seulement 700 tonnes de ce produit pour une consommation métropolitaine de 27.600 tonnes. En 1938 nous consommions 42.500 tonnes sur lesquelles l'Empire nous fournissait 38.700 tonnes tout en exportant à l'étranger dans la même année 56.300 tonnes. Les Etats-Unis, la Hollande, la Grande-Bretagne comptent parmi les principaux clients de notre Afrique occidentale et du Cameroun sous mandat français.

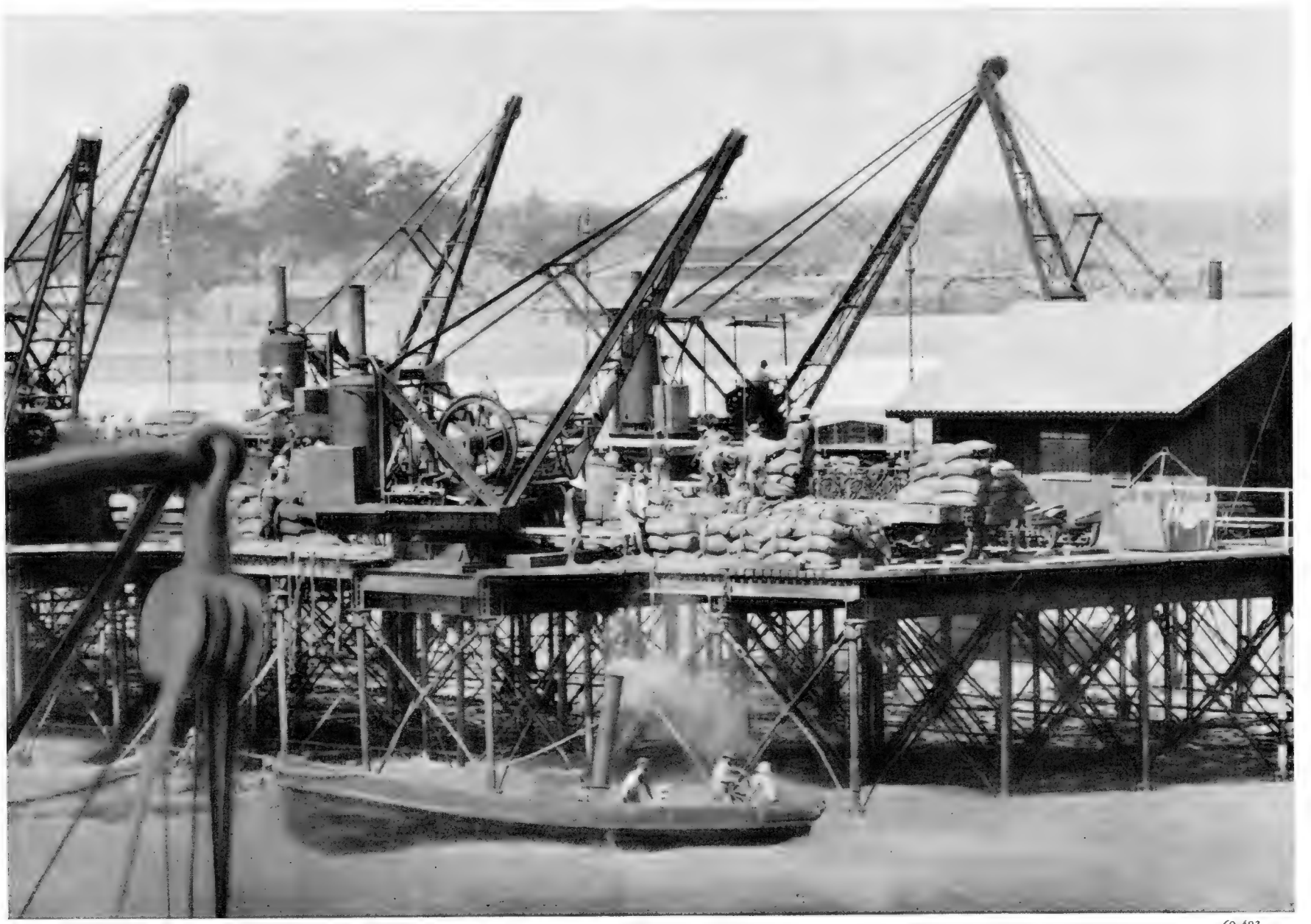
Pour certains produits coloniaux comme la vanille et les poivres nous sommes aussi, et plus encore, un des principaux fournisseurs du monde, situation particulièrement précieuse en temps de guerre, où ces produits, d'une valeur importante, n'exigent qu'un tonnage restreint. Sur 52.700 kilos de vanille que nous importions en 1913 nos colonies du sud de l'océan Indien et de l'Océanie nous fournissaient déjà 40.800 kilos pour une exportation coloniale totale de 337.000 kilos; en 1938, les envois des mêmes provenances s'élèvent à 64.000 kilos sur la France et à 500.000 kilos sur l'étranger. Pour les poivres, en 1938, les exportations totales de l'Empire représentaient 5.888 tonnes et celles à destination de la métropole, 2.527 tonnes.

Pour les vins, la métropole est au contraire le client presque exclusif de l'Empire : l'Afrique du Nord nous vendait, en 1913, 4.760.000 hectolitres sur 7.309.000 que nous importions de l'extérieur. Ces chiffres sont aujourd'hui respectivement de 15.632.000 et 15.664.000. C'est dire que l'Afrique du Nord suffit à tous nos besoins.

Il en est de même pour l'huile d'olive : 32.000 tonnes sur 33.900 importées en 1938 alors que la proportion n'était en 1913 que de 12.000 tonnes sur 21.000. Nos besoins ainsi assurés, il restait pour l'exportation 51.800 tonnes... et ce ne sont pas les acheteurs qui manqueront en temps de guerre. Quant aux arachides, dont en 1913 les exportations vers la France étaient de 178.000 tonnes sur une production coloniale totale de 243.000 tonnes, elles atteignaient en 1938 (année de faible récolte) 356.000 tonnes sur 369.000.

SE VÊTIR

Après le besoin de se nourrir, la nécessité de se vêtir est la plus impérieuse. Notre approvisionnement en fibres textiles par l'Empire n'a peut-être pas fait l'objet d'efforts assez puissants de la part des pouvoirs publics. Certes, ils ont des excuses : ce n'est pas du jour



69.483.

Embarquement de marchandises au wharf de Cotonou (sacs de coprah).
Phot. P. Ichac.

69.481.

Retour de pêche en pays toubouri (Mayo-Kebbi-Tchad).
Phot. P. Ichac.

au lendemain que l'on substitue des matières premières d'origine coloniale à celles que notre puissante industrie textile est habituée à acheter depuis de nombreuses années à certains marchés de production étrangère. Son outillage a été aménagé pour utiliser des fibres de coton ou de laine d'une longueur et d'une résistance déterminées. Les chaînes d'échange, les « filières » parfaitement établies depuis longtemps en ce qui touche les cotons d'Amérique ou d'Egypte, les laines d'Australie, du Cap et d'Argentine constituent une organisation à la fois commerciale, bancaire, maritime dont il serait difficile de créer l'équivalent dans d'autres parties du monde; l'industriel, obligé d'acheter à terme certaines espèces très minutieusement déterminées de coton ou de laine, sait fort bien, par exemple, ce qu'il recevra dans six mois, s'il commande à son courtier du Havre qui transmettra l'ordre à la Nouvelle-Orléans, du coton *middling*, variété *fair*, n° 8 ou n° 9.

Mais le lecteur peut concevoir peut-être l'ampleur et la variété des efforts qu'il faut déployer pour atteindre un tel résultat. Travaux d'irrigation gigantesques comme ceux établis par l'Angleterre sur le Nil pour faire pousser du coton en quantité réellement industrielle, sélection des graines s'adaptant le mieux aux différents sols et aux différents climats, moyens de transport puissants et peu coûteux pour assurer l'évacuation régulière des récoltes, sans parler de tous les problèmes de recrutement et de dressage de la main-d'œuvre.

Un très bel effort a été entrepris sur les rives du Niger par M. l'ingénieur Bélime. Il est trop tôt pour le juger. L'opinion anglaise a laissé plus de temps aux ingénieurs qui ont réalisé aux Indes les irrigations du Pendjab. Elle ne le regrette pas aujourd'hui.

Plus directement efficiente a été l'œuvre de l'Union ovine, très légitimement soutenue par l'administration française (et avec un rare succès au Maroc par le général Noguès), pour développer et améliorer le cheptel ovin de l'Afrique française.

Les résultats de tous ces travaux, sans être massifs, ne sont pas négligeables. Nos importations de coton colonial étaient en 1913 de 800 tonnes sur 329.000 tonnes importées. Elles dépassent 10.000 tonnes sur 277.000 tonnes importées en 1938. Celles de laine étaient de l'ordre de 20.000 tonnes en 1937, en progression du double sur l'année précédente. Il nous a été donné de voir à la fin de 1938 les excellents résultats des « foires aux moutons » développées par l'administration française en de nombreux points du territoire marocain.

Les peaux jouent enfin dans l'habillement humain et dans l'équipement des armées en campagne un rôle de première importance. Voici quelques données à ce sujet.

En 1913, nous avons importé 11.000 tonnes de peaux brutes sur un total d'exportations coloniales de 24.000 tonnes, en provenance de l'Afrique du Nord pour les peaux de mouton et de Madagascar pour celles de bovidés. En 1938, la proportion des importations a été de 16.000 tonnes sur 32.000. Ce poste de notre commerce impérial aurait pu être beaucoup plus important si un effort général et bien coordonné avait été poursuivi afin d'améliorer sur place les méthodes d'abatage du bétail, ainsi que les petites installations industrielles nécessaires pour assurer la bonne conservation des cuirs.

SE MOUVOIR

D'autres besoins communs aux populations civiles et aux armées sont constitués par les matières premières nécessaires aux transports.

69.475.

Les marchandes de lait à Fort-Lamy.
Phot. P. Ichac.

69.476.

Irrigations au pays targui.

Au point le plus haut de la plantation la séguia est divisée en trois parties égales. Une vanne commande la troisième partie à droite pour un tiers exactement de son débit. — *Alliance-Photo.*

Le charbon est au premier rang de ces matières. Notre Empire possède deux régions où ont été mis en exploitation des gisements fort importants : le Tonkin et l'Afrique du Nord. Les charbonnages de Hon-Gai et de Dong Trieu n'exportaient sur la métropole en 1913 que 22.000 tonnes d'anthracite sur un total de 334.000 tonnes. Ils en exportent aujourd'hui pour notre consommation près de 200.000 tonnes sur 1.573.000 tonnes, auxquelles s'ajoutent les envois des mines marocaines de Djerada (près d'Oudjda) et de Kenadsa (frontière algéro-marocaine) pour un total dépassant déjà, malgré la date récente de leur exploitation, 100.000 tonnes.

Les recherches de pétrole dans nos colonies n'ont pas donnéencore de résultats massifs pour la satisfaction de nos énormes besoins en carburants. Il eût été peut-être possible, en attendant le résultat de ces recherches lentes et coûteuses, de s'attacher avec plus de suite et de volonté qu'on ne l'a fait à l'utilisation des huiles végétales comme carburants. Il eût été du plus haut intérêt de trouver des moteurs *légers* pouvant être alimentés par ces huiles qui assurent déjà sur le réseau tunisien la traction de quelques trains légers, remorqués par des automotrices munies de moteurs Diesel ou semi-Diesel.

Beaucoup plus brillant est le succès que nous avons obtenu pour une autre matière première indispensable à l'automobile et à l'aviation : le caoutchouc. On sait que peu d'événements ont eu plus d'importance dans le développement de l'humanité que l'invention du pneumatique. Cette invention a provoqué une telle demande de caoutchouc dans le monde que dès le début du xxe siècle les caoutchoucs de cueillette recueillis dans le bassin de l'Amazone par les « seringueros » et par les noirs dans les forêts de l'Afrique équatoriale se sont révélés insuffisants. Aussitôt s'organisèrent en Malaisie britannique, dans les Etats fédérés malais, aux Indes néerlandaises, puis en Indochine de grandes plantations européennes d'hévéas dont le rendement a été accru ces dernières années par de judicieuses sélections dues au choix des graines et à l'emploi de la greffe. Les plantations indochinoises d'hévéas comptent, au dire des experts les plus qualifiés comme le docteur Cramer, professeur à l'Institut de Buitenzorg (Java), parmi les plus belles, les mieux tenues, les plus productives du monde. Leur apport aux besoins français n'était que de quelques centaines de tonnes sur un total d'importation de 15.000 tonnes. Il était en 1938 de 16.100 tonnes sur une production indochinoise totale de 61.000 tonnes. On le voit : une grosse fraction des caoutchoucs expédiés de Saïgon passe par les entrepôts de Singapour, le grand marché de distribution de ce produit, et prend, au plus grand bien de notre balance commerciale, le chemin de certains pays étrangers, celui notamment des Etats-Unis, qui constituent le plus gros consommateur du monde.

COMBATTRE

On nous permettra d'être très bref sur la question des effectifs militaires.

Nous nous bornerons à répéter sur ce point les déclarations faites à la radio, le 8 novembre dernier, par M. Georges Mandel, ministre des Colonies, et qui furent reprises par toute la presse :

« Devant la menace allemande le premier soin du gouvernement fut d'accroître de près de 50 % les effectifs coloniaux, et le résultat, vous le savez, c'est qu'en quelques semaines on a pu mobiliser plus

69.486.

Équipe traçant une route dans l'Oubangui au son du tam-tam.

Phot. extraite du film *la France est un Empire.*

69.484.

Zébus au pâturage, au Cameroun.
Phot. Service intercolonial d'information.

69.482.

La récolte du coton Allen au Soudan français.
Phot. Service intercolonial d'information.

de soldats dans nos possessions d'outre-mer qu'on ne l'avait fait pendant toute la guerre de 1914-1918, malgré sept recrutements successifs. C'est ainsi que, dans l'infanterie, l'on est parvenu à former 100 bataillons, composés exclusivement d'éléments indigènes. Dans l'artillerie, l'on a tiré de ces mêmes éléments tout le personnel correspondant aux grandes unités ainsi constituées, et, en même temps, des ordres ont été donnés pour faire venir du Tonkin un premier lot de 70.000 ouvriers; des centaines de milliers d'autres pourront suivre, car ce n'est qu'un début. Il sera très aisé de lever, au fur et à mesure des besoins, de nouveaux contingents de soldats ou de travailleurs.»

S'ARMER

Pour la fabrication des armes et des munitions l'Empire s'apprête également à nous apporter un concours de la plus haute valeur. Sa richesse en minerais divers est connue et a fait l'objet ces dernières années de prospections nouvelles particulièrement attentives.

Le fer est la base de nos armements. L'Afrique du Nord, qui exportait, en 1913, 1.953.000 tonnes de minerai de fer, en exportait, en 1938, 3.782.000 tonnes. Elle nous en réservait 53.000 tonnes il y a vingt-sept ans, nous lui en demandions 200.000 tonnes il y a deux ans. Nul doute qu'elle ne soit en mesure, sur les bases d'une exportation totale voisine de 4 millions de tonnes en 1938, d'augmenter sensiblement ses apports ainsi qu'à la France et à la Grande-Bretagne.

Certains minerais spéciaux : le manganèse, le chrome, le cobalt, sont toujours ajoutés aux minerais de fer pour la fabrication des aciers destinés à l'artillerie, aux blindages, etc. Là encore l'Afrique du Nord nous sera du plus grand secours.

Nos possessions ne nous fournissaient que 400 tonnes de manganèse en 1913, elles nous en ont donné 56.100 tonnes en 1938. Le chrome n'apparaissait pas dans nos statistiques douanières avant 1931, il y figure aujourd'hui pour 7.000 tonnes en provenance de la Nouvelle-Calédonie, qui en a exporté 42.000 tonnes en 1938, dont 25.000 tonnes sur les États-Unis.

Le Maroc, dans des gisements récemment équipés et activement développés, est parvenu à produire, en 1937, 5.285 tonnes de minerai représentant 590 tonnes de métal.

Un autre métal précieux pour les fabrications d'armement est contenu dans le minerai de tungstène, dont l'Indochine a produit, en 1937, 580 tonnes.

L'exportation des mines de plomb de l'Afrique du Nord, qui atteignait 94.000 tonnes de minerai en 1913, était tombée presque à zéro en 1934; grâce à la Conférence impériale de 1934-1935, l'exploitation a été reprise et a permis d'exporter 35.000 tonnes de minerai en 1938, dont 20.000 sur la métropole.

En 1913 nous avions importé de nos possessions 24.000 tonnes de zinc; elles nous ont fourni, en 1938, 4.000 tonnes de minerai et 4.000 tonnes de zinc en saumons sur une exportation totale de 16.000 tonnes de minerai et de 4.000 tonnes de saumons.

Les exportations coloniales d'étain, négligeables en 1913, se sont élevées en 1938 à 3.800 tonnes de minerai et 2.300 tonnes de saumons, en provenance d'Indochine, du Cameroun et, pour une très faible partie, du Maroc.

La Nouvelle-Calédonie exportait, en 1913, 93.000 tonnes de minerai de nickel, dont 5.800 sur la France, et 5.900 tonnes de nickel en mattes, dont 1.000 tonnes sur la France. En 1938 elle a exporté 32.500 tonnes de minerai et 8.000 tonnes de mattes, dont 3.800 sur la métropole.

Mentionnons également les graphites — dont Madagascar, sur un total de 13.400 tonnes, a exporté vers la France, en 1938, 4.000 tonnes — et n'oublions pas que la sagesse des nations appelle

69.485.

Les salines de Djibouti. — Phot. Service intercolonial d'information.

exclusif ; et que nous le laissions libre de vendre à tel acheteur qu'il lui plaisait d'accepter, *y compris l'Allemagne ;*

2° Que, si nous voulions en temps de guerre, par un acte de gouvernement, nous réserver l'exclusivité de la production impériale, cet apport excéderait de beaucoup la part que la métropole prélevait en temps de paix sur cette production;

3° Que, si nous voulions au contraire maintenir pendant les hostilités les courants d'échanges antérieurs, nos ventes à l'étranger nous procureraient des ressources précieuses en monnaies fortes et nous aideraient ainsi à solder l'achat des marchandises que l'Empire ne pourrait nous fournir.

CONCLUSION

La comparaison du potentiel colonial entre les années 1913 et 1938 que nous venons d'établir atteste les progrès réalisés par nous en un quart de siècle dans notre Empire.

Les résultats ? Notre ministre des Colonies les rendait sensibles dans son allocution radiodiffusée du 8 novembre :

« De 1914 à 1918 les colonies ont envoyé à la métropole le montant respectable de 3.441.000 tonnes de produits et denrées diverses. Eh bien, dès le début de septembre dernier, nous avons pu, selon un plan antérieurement établi, prescrire aux gouverneurs de prélever sur la récolte en cours et de mettre à la disposition du ravitaillement général 1.600.000 tonnes de céréales; 1.100.000 tonnes d'oléagineux; 800.000 tonnes de bois, de charbon, de caoutchouc et pour autant de viande, de cacao, de thé, de bananes, de sucre et de rhum, soit un total bien supérieur, pour la seule année en cours, à l'ensemble de ce qui avait été livré pendant les cinquante mois de la dernière guerre; et, malgré les difficultés d'affrètement inhérentes à la période de mobilisation, nous avons d'ores et déjà reçu plus de 80 bateaux portant un chargement d'environ 270.000 tonnes. »

De tels chiffres permettent de mesurer l'accroissement de notre force et aussi d'aborder le combat avec une ferme confiance, une certitude totale.

Grâce à la position géographique des diverses parties de son Empire, la France occupe dans le monde des bases stratégiques de premier choix que relie entre elles une marine de guerre dont la valeur brille davantage chaque jour. A l'entrée de la mer Rouge et de l'océan Indien, Djibouti; au débouché du canal de Panama, les Antilles; sur la mer de Chine, Cam-Ranh flanque Singapour, comme Casablanca flanque Gibraltar, comme Bizerte flanque Malte et Alexandrie, comme la Syrie flanque la route du pétrole qui a remplacé la route de la soie.

D'un seul élan, toutes les populations indigènes de cet Empire se sont levées avec nos propres fils. La force morale qui les anime augmente la nôtre.

Sur tous les continents, sur toutes les mers la coopération fraternelle des deux plus grands empires du monde s'organise.

On ne mesure pas l'infini : il suffit de dire que d'Hanoï à Dakar, de Melbourne à Montréal des hommes travaillent pour notre victoire.

PIERRE DELONCLE.

l'*or*, nerf de la guerre, dont la production aux colonies s'est élevée en 1938 à 7.557 kilos qui ont été intégralement exportés sur la métropole.

En achevant ce rapide inventaire des forces que l'Empire nous apporte pour notre ravitaillement et pour nos fabrications de guerre, il nous reste à dire un mot de celles qu'il peut fournir à notre crédit financier dans le monde.

Il ne faut pas juger les possibilités du concours colonial par les seuls chiffres des parts réservées à la métropole dans les exportations totales de nos possessions. Ces exportations totales sont beaucoup plus élevées, pour certains produits du sol et du sous-sol, en dehors de ceux que nous avons déjà signalés chemin faisant.

Pour les lièges de l'Afrique du Nord nous n'avons pris que 14.000 tonnes sur 72.000; pour l'alfa 10.900 tonnes sur 320.000.

Si l'on regarde les exportations impériales des produits miniers, l'écart est encore plus grand : sur 3.510.000 tonnes de phosphates exportées en 1938, la métropole n'a prélevé que 833.000 tonnes.

Ces chiffres prouvent :

1° Que nous n'avons jamais développé la production de notre Empire à notre profit

69.477.

Marché à Fort-de-France.

Phot. extraite du film *la France est un Empire.*

Grenier à blé dans l'Aurès.
Phot. J. Clair-Guyot.

Egrenage à la main du kapok au Soudan français.
Phot. Service intercolonial d'information

69.805 et 71.466.

Pêcheuse de perles en Polynésie.
Phot. Mme Hamon.

69.471.

69.811.

En Syrie, un troupeau de moutons revient de boire dans l'Oronte.
A gauche, près de l'aqueduc, une roue élévatrice.
Phot. Pierre Ichac.

Au Cameroun, exploitation d'une forêt par Decauville.

71.467 et 71.469.

Une ferme modèle d'élevage au Soudan.
Photographies Service intercolonial d'information.

LE TRANSSAHARIEN AU SERVICE DE L'EMPIRE

par Georges R.-Manue

LA GENÈSE DU PROJET

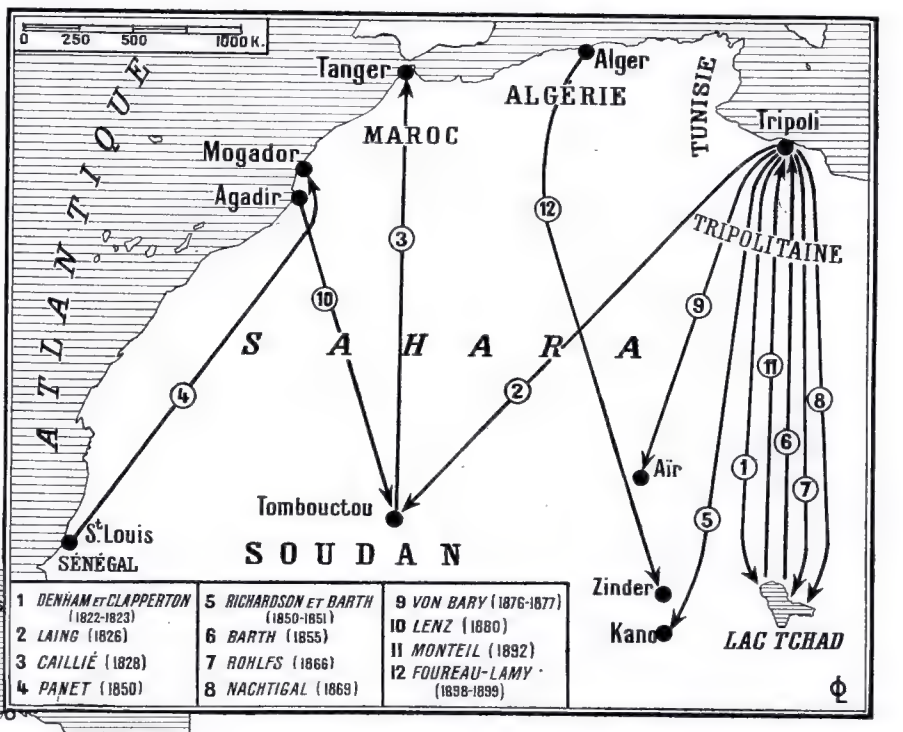
C'est un projet bien ancien que celui de ce chemin de fer à travers le désert. Il a retenu l'attention des ingénieurs dès que notre établissement en Algérie eut atteint la région des oasis tandis que notre occupation du Soudan gagnait vers l'Est. Au lendemain de la guerre de 1914-1918, dans cette période qui fut si favorable à la mise en valeur des colonies, l'idée prit de la force. Des Africains convaincus en furent les zélateurs. Ils se heurtèrent à des résistances passionnées. Les escarmouches parurent prendre fin lors de la création d'un organisme officiel d'étude. Sous la direction de M. Maître-Devallon, des techniciens firent plus de 35.000 kilomètres de levés, sélectionnèrent les tracés pour aboutir enfin au choix d'une ligne optima qui, partant des confins algéro-marocains (Colomb-Béchar), traverse le couloir des oasis jusqu'à Reggane, puis l'étendue vide du Tanezrouft, pour aboutir au Soudan sur le fleuve Niger, où elle se scinde en deux tronçons : l'un, vers l'Est, amorce d'un transafricain international ; l'autre, vers Ségou et les terminus des voies ferrées de la côte occidentale d'Afrique. Jamais étude ne fut plus sérieusement, plus minutieusement conduite. On pouvait considérer que la réalisation était prochaine. Les adhésions les plus éminentes — dont celle de M. Caillaux — conféraient à cette œuvre française, embryon d'une grande œuvre interafricaine, un caractère impérial. Toutefois, la mode était à l'économique. On attendait du rail qu'il vivifiât les régions soudanaises raccordées à la dynamique Algérie. On ne parlait pas des services militaires que rendrait le Transsaharien, qui ne devait être qu'un instrument de paix entre les nations d'Europe associées dans la même tâche de bonification africaine. Puis, au congrès radical de Vichy en 1934, une attaque vigoureuse, que certains ont attribuée aux gens de la route et du camion opposés à ceux du rail, fit sombrer tout espoir de réalisation prochaine du Transsaharien.

Les études retrouvèrent leur sommeil. Quelques hommes se relayèrent pour entretenir une faible flamme. Et l'on attendit que la route prouvât son efficacité durable. Continuateur de Haardt et Audouin-Dubreuil, chefs de la mission Citroën, Georges Estienne avait créé, puis équipé la route de l'Ouest, de Béchar à Gao par Bidon-V, assurant aux transports une régularité parfaite. Il allait bientôt créer la voie du Centre, d'Alger, par le Hoggar, vers le lac Tchad.

LA ROUTE OU LE RAIL ?

J'ai emprunté à plusieurs reprises la route de l'Ouest. J'ai suivi, l'an dernier, celle du Centre.

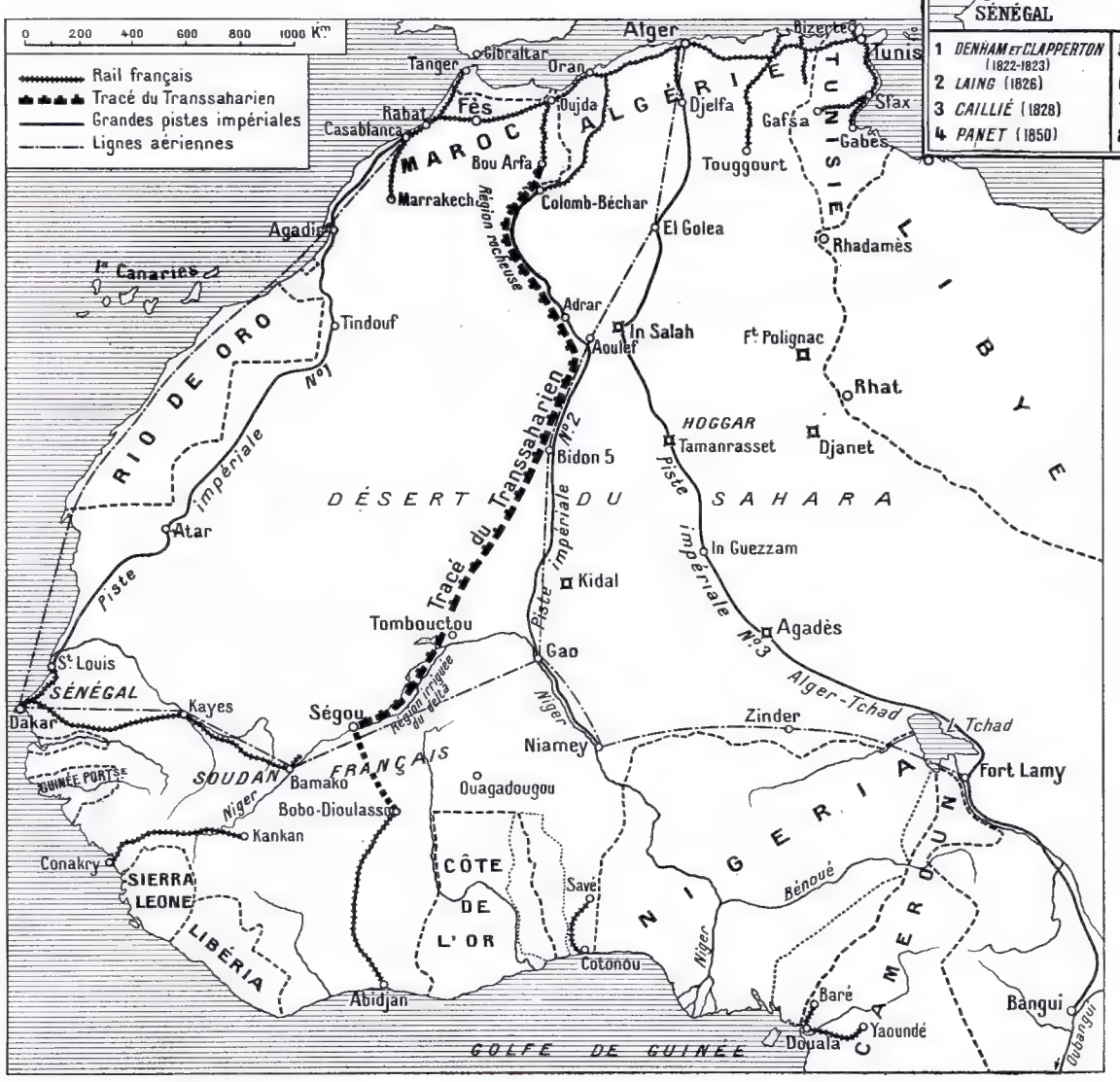
Il est bien évident que les cars, parfaitement étudiés pour répondre aux exigences des voyageurs, particulièrement adaptés aux difficultés de la route, forment un mode de transport voisin de son point de perfection. Mais c'est là justement que se mesurent les limites de son rendement. Les touristes, les fonctionnaires, les officiers regagnant leurs postes peuvent l'utiliser avec agrément. Le nombre restreint des véhicules en service dans la partie la plus médiocre du parcours, là où le sable est meuble, leur permet de s'écarter quelque peu des traces des voitures précédentes et de réduire ainsi notablement le nombre des ensablements.



Hier : les traversées du Sahara au XIXe siècle.
Carte dressée d'après *le Monde colonial illustré.*

La situation semble la même sur l'axe de Bidon-V. Mais on ne saurait imaginer là non plus des convois lourdement chargés circulant normalement sur des pistes inconsistantes. Les partisans de la route soulignent l'aisance de sa construction à travers un pays plat. Ils oublient qu'une route destinée à un trafic important doit avoir une assiette profonde. Où prendre les pierres pour constituer cette base ? Il n'y a pas de pierres dans le Tanezrouft et l'expérience technique nous dit qu'une route solide ne peut être poussée à plus de 200 kilomètres d'une carrière, parce qu'au delà de cette distance le transport de la pierre nécessaire à l'avancement use la route construite. Mais la route a contre elle un autre argument : sur de si grandes distances chaque camion doit avoir deux conducteurs se relayant.

La guerre a posé d'une façon tout à fait précise la question de l'apport militaire de l'Afrique noire que le problème de son transport a fait l'objet d'une étude nouvelle. M. Georges Mandel, ministre des Colonies, qui paraissait acquis à l'automobile, évidem-



Aujourd'hui : les pistes et les lignes aériennes régulières. Demain : le Transsaharien...

76.607.

A travers le désert.

La plupart des oasis sahariennes sont alimentées en eau par les « foggaras », longs tunnels en pente très faible commençant à la nappe aquifère. Cette photographie représente un de ces foggaras avec sa ligne de puits. — *Phot. P. Ichac.*

ment satisfaisante à première vue, avait ordonné la mise en train sur les confins algéro-soudanais de travaux d'aménagements routiers, d'ailleurs justifiés indépendamment du problème transsaharien. L'expérience a rallié le ministre des Colonies au groupe des partisans du rail.

Au Maroc, il est vrai, l'automobile a précédé le rail et a prodigieusement réussi parce que le protectorat est un pays de surface réduite, où les itinéraires traversent généralement des régions peuplées, jalonnées par des villes et des agglomérations qui nourrissent un important trafic de ville à ville, de centre à centre. Le problème transsaharien est totalement différent.

Il s'agit de transporter sur des milliers de kilomètres des hommes ou du fret à travers des régions vides, aux rares escales. On comprend que M. Maître-Devallon, inspecteur général des travaux publics au ministère des Colonies, ait assimilé la traversée du désert à celle d'une mer. Elle conditionne les caractéristiques mêmes du matériel : le Sahara sera franchi par de véritables cargos terrestres, des trains de 10.000 tonnes disposant de 6.000 à 7.000 tonnes de charge utile, tels qu'il en circule en Amérique du Nord. Ce que nous connaissons de l'exploitation ferroviaire en Europe ne nous donne évidemment aucun élément réel de comparaison.

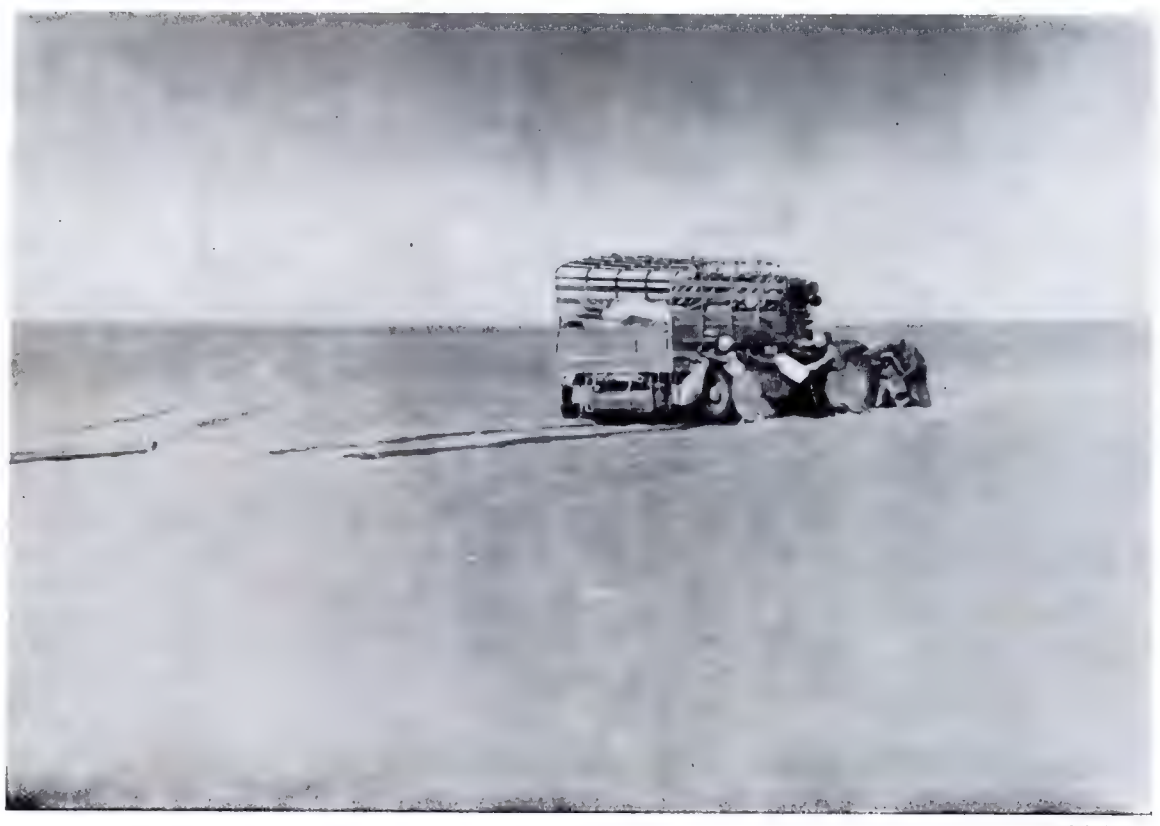
Nous en aurons terminé avec la question de l'automobile transsaharienne lorsque nous aurons ajouté que des pionniers de la route au Sahara, comme Audouin-Dubreuil ou Georges Estienne, estiment qu'on ne saurait parler de concurrence au désert entre le rail et la route. L'automobile reste un moyen de transport d'un maniement souple sur des distances raisonnables. Si le rail est construit, elle en sera la collaboratrice grâce aux antennes qu'elle poussera vers les régions non desservies par lui, dont elle accroîtra ainsi le rayonnement.

CONSTRUCTION ET PRIX DE REVIENT

Les travaux de l'organisme d'étude créé par le gouvernement en 1928 conservent toute leur valeur. Ils précisent les difficultés que rencontrera la construction (en admettant le choix du tracé le plus court, celui de l'Ouest).

Cette voie vient se souder, à Bou-Arfa, au rail marocain, qui la reliera à la Méditerranée et à l'axe ferré Maroc-Algérie.

De Bou-Arfa au Niger il y a 2.000 kilomètres. Sur cette distance, pas d'ouvrage d'art, sauf un pont dans le premier secteur du tracé. Partout un sol dur qui ne demande pas d'infrastructure. L'expérience du chemin de fer de Touggourt dit que le sable ne saurait constituer une menace. L'entretien ne demanderait qu'un homme tous les 10 kilomètres. Là encore, ce que les techniciens connaissent de l'exploitation ferroviaire en Europe ne peut leur servir d'éléments de comparaison. Il faut les chercher en Australie, au Turkestan, dans des régions offrant des caractères analogues à ceux du Sahara. Ils sont favorables. La durée des travaux, selon l'organisme d'étude, serait de six ans. On ne pense pas que des progrès de la technique puissent en 1940 réduire sensiblement le temps prévu en 1929. En revanche, le fait nouveau, c'est le projet récent qui envisage l'utilisation de la main-d'œuvre militaire et même la construction en régie par l'armée, telle que la suggère le comité du Transsaharien. Nous rappellerons à ce sujet que le gouverneur général Antonetti — qui avait, outre le sens impérial, celui de l'Afrique considérée comme un continent et non pas comme une mosaïque de colonies — demandait dès 1930 que l'armée commençât la construction du Transsaharien, à petits frais, en utilisant les compagnies de pionniers de la légion étrangère. Et nous ajouterons à ce dossier la proposition récente de M. Gustave Mercier, président du conseil supérieur des chemins de fer d'Algérie, réclamant la construction immédiate du Transsaharien par les troupes du génie de l'Afrique du Nord, à qui seraient livrés les éléments de rails rendus disponibles par les suppressions de voies ferrées dans la métropole. Ce projet d'un Algérien éminent prouve que les partisans du rail n'ont pas tous des intérêts dans la construction métallurgique. Disons, pour en terminer avec l'aspect technique de la



76.606.

***Un camion enlisé dans les sables d'une piste.* — Phot. Ofalac, Alger.**

Les pas de l'homme sur la dune ; première vision du désert en quittant le Sud-Algérien.

Les rayons du soleil couchant sur les dunes du Grand-Erg occidental.

Au pays de la soif : le Tanezrouft.

La dernière oasis avant le domaine de la grande sécheresse.

A TRAVERS LE DÉSERT SAHARIEN

Photographies en couleurs de L. Audouin-Dubreuil.

C'est à quelque distance de ces murailles qu'aboutira la voie principale du Transsaharien.

Au Soudan : premières traces de vie, un fort domine la brousse brûlante.

Le fort de Bourem.

Dans la colonie du Niger, vers laquelle se dirigera un embranchement de la ligne.

Sur les rives du Niger.

SSERVIRA LE TRANSSAHARIEN

Comme le Gange ou le Nil, le Niger donne à son peuple l'abondance.

Vision du passé : cavaliers bardés d'un harnois et coiffés d'un heaume empanaché.

question, que l'alimentation en eau des locomotives, qui paraissait un obstacle considérable il y a quelque dix ans, est aisément résolue par l'emploi des locomotives électriques Diesel, dont le réservoir peut contenir la quantité d'eau — extrêmement faible par rapport à celle qu'exigerait une locomotive à vapeur — nécessaire à la traversée du désert.

Pour en venir au prix de revient de cette entreprise nous nous contenterons d'indiquer que les 2 milliards 500 millions de francs-Poincaré prévus en 1930 deviendraient 4 milliards de francs-1940, dont l'emploi s'échelonnerait sur six années.

EFFICACITÉ MILITAIRE DU TRANSSAHARIEN

L'adhésion de l'état-major de l'armée est acquise depuis toujours au projet du Transsaharien. Toutefois, de 1928 à 1934, période où la réalisation parut prochaine, il ne pouvait être question d'ajouter des arguments de défense nationale aux arguments économiques des promoteurs. Mais la menace étrangère aura fait plus que toutes les actions de propagande pour donner aux Français cet embryon de sens impérial dont nous espérons bien qu'il envahira les esprits, pour la grandeur durable de la France. La guerre nous permet aussi de rendre à l'efficacité militaire du Transsaharien sa primauté dans l'exposé des motifs. La démonstration de l'insuffisance de l'automobile pour les transports de troupes et de matériel semble faite. Elle est admise par les services intéressés. Des délibérations du conseil supérieur de la défense nationale à la veille de la guerre, des déclarations de chefs éminents concluent à l'urgente nécessité du rail. Il s'agit de pouvoir assurer le transport massif et rapide des troupes prélevées sur les vingt millions d'habitants de nos possessions noires. On se souvient de l'importance de la contribution africaine à la défense nationale durant la guerre précédente. Il n'est pas exagéré de dire que cet effort, préparé et coordonné, est en voie de décuplement chez des populations dont l'état sanitaire, le degré d'évolution sont infiniment supérieurs à ce qu'ils étaient il y a plus de vingt ans. On ne saurait désormais considérer cette contribution comme un élément d'appoint. Elle est un des facteurs importants de notre puissance.

La vulnérabilité du rail aux attaques ennemies devait naturellement être envisagée. Ces agressions peuvent être conduites par des rezzous et par des avions. Encore que nos pelotons méharistes garantissent la sécurité du désert, il est bien évident que sur des étendues aussi vastes il ne saurait être question d'interdire l'accès des régions traversées par le rail à des partis ennemis montés à chameau et qui tenteraient de couper la voie. Dans ces espaces découverts, l'embuscade serait aisément éventée et l'absence d'ouvrages d'art limiterait singulièrement l'efficacité des destructions. En outre, la détection des rezzous serait l'affaire d'un service de renseignements bien informé et équipé en radio et en avions. Contre les attaques aériennes, la distance, encore une fois, nous servirait. Malgré les progrès de l'aviation, franchir à l'aller et au retour un millier de kilomètres de désert ou plus n'est pas un raid qu'on peut fournir aisément pour des objectifs matériels réduits à quelques gares et abris et au rail lui-même, peu vulnérable. Les convois seraient d'ailleurs dotés de défense antiaérienne et éclairés par notre aviation et par des automotrices armées. Enfin les dégâts causés au rail par le bombardement seraient aisément réparés dans la plupart des cas, les déviations pouvant être établies à même le sol, sans souci du terrain.

EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE DU TRANSSAHARIEN

Là nous tombons au cœur de la mêlée pour ou contre le Transsaharien.

Nous disions plus haut que toute la propagande pour le rail avait été faite avant 1934 sur ce thème : *le rail, instrument de développement des échanges entre la France et l'Afrique noire.*

Il va de soi que l'axiome : *le rail crée la vie,* était abondamment cité. A quoi les contempteurs ripostaient : « 2.000 kilomètres de voie ferrée pour transporter quoi ? Le rail traverse un désert où il ne saurait créer la vie, et si partout, dans le monde, les voies ferrées ont justifié leur construction, c'est qu'elles desservaient des régions riches en hommes ou en produits. Au Sahara, ni hommes, ni matières premières, et, circonstance aggravante, au terminus soudanais aucune culture, aucun produit végétal ou minéral d'une valeur propre à supporter le prix du fret sur une grande distance. » Car le prix prohibitif du fret par rail transsaharien est un des dogmes de l'opposition. On doit à la vérité de dire que, si les partisans ont chiffré ce prix, fournissant ainsi la matière d'une étude contradictoire, celle-ci n'a jamais été faite par les adversaires. Soucieux dans cet article de faire le point, nous donnerons donc les seuls chiffres dont on dispose, qui sont ceux de l'organisme officiel d'étude, traduits en francs-1940. Le transport de 1 tonne de produit, du fleuve Niger à la Méditerranée, coûtera 100 et 120 francs, soit sensiblement ce que coûterait ce même transport par l'Atlantique.

Pour obtenir un prix dont le bon marché étonne à première vue, l'organisme d'étude envisageait une exploitation totalement différente de celle que l'on pratique en Europe. Il considérait, nous l'avons dit, le Sahara comme une mer qu'il s'agit de faire traverser à de véritables trains-cargos lourdement chargés, qui ne quitteront le terminus sud que lorsqu'ils auront fait leur plein et qui rouleront alors sans arrêt important jusqu'au port de transbordement méditerranéen. Des automotrices transporteront les voyageurs.

Et, si l'on se préoccupe de l'équilibre financier de l'entreprise, on nous assure que le transit annuel de 600.000 tonnes au total couvrirait les frais d'exploitation et les intérêts du capital investi.

D'OU PROVIENDRA CE TONNAGE NÉCESSAIRE ?

Sur les rives de cet océan de sable — pour continuer l'image du train-cargo — il y a, au Nord, dix-huit millions de Nord-Africains, Français et indigènes, dont le nombre s'accroît chaque année de cinq cent mille.

Au Sud, trois millions de noirs, dans le rayonnement immédiat du bout du rail et autant dans un secteur encore accessible à cette influence.

Notre Afrique du Nord arrive à ce point de peuplement où les espaces vacants sont chaque année plus rares. Une œuvre gigantesque d'hydraulique agricole, en Algérie et au Maroc, féconde les terres arides. Mais le gain ainsi réalisé, s'il peut satisfaire les demandes des prochains dix ans, sera très inférieur aux besoins ultérieurs. Aussi les Algériens, dont la réussite est due à un ardent esprit d'entreprise, regardent-ils vers le Sud. Dès 1927-1928, une première mission des chambres de commerce algériennes avait traversé le désert pour prospecter les ressources du Soudan. Ce voyage n'avait eu aucun résultat pratique, mais il avait cependant confirmé la foi des pionniers dans une collaboration future entre les deux économies riveraines du Sahara. Il faut attendre jusqu'à 1936 pour que, les progrès de l'aviation africaine aidant, une nouvelle mission algérienne visite le Soudan, étudie à loisir les travaux d'irrigation du Niger. Des contacts commerciaux s'établissent, officiels et privés. L'Algérie aura son ambassade commerciale à Dakar ; l'Afrique occidentale française, la sienne en Algérie. Revenus chez eux, les Algériens se font les zélés propagateurs d'une action soudanaise. Aux problèmes de peuplement bientôt brûlants, le Sahel soudanais offre une solution magnifique. Sans trop solliciter l'histoire et le précédent marocain à Tombouctou, on peut admettre que les Arabo-Berbères trouveraient dans une région de chaleur sèche, dont les nuits sont fraîches plusieurs mois par an, un climat qui leur permettrait le travail agricole.

Certes, un tel plan paraît audacieux aux coloniaux d'Afrique occidentale française. Mais peut-être faut-il compter avec un certain particularisme, d'ailleurs compréhensible. Nos Algériens, dynamiques, voudraient qu'une expérience limitée fût aussitôt tentée. L'administration, prudente, s'en remet à l'enquête des médecins. On la dit défavorable à cette migration. Les Algériens ne se tiennent pas pour battus. Dans les oasis du Sahara une population métisse de Berbères et de noirs, les Harratin', vit assez misérablement. On peut en transplanter certains éléments au Nord du Soudan et amorcer ainsi une expérience réelle. Les choses en étaient là à la veille de la guerre. Le projet de débordement de l'Algérie sur le Soudan, médiocrement peuplé, se réalisera certainement, et plus tôt que ne le pensent ceux qui ont un sens statique de l'Afrique noire, mais il a besoin du rail. Nous ne nous lasserons pas de redire que l'Afrique noire du prochain quart de siècle révolutionnera les idées que s'en font les spécialistes mêmes de l'Afrique, à qui leur expérience locale interdit de regarder une évolution surprenante, comme aussi de demander aux pays étrangers, qui les ont résolus avant nous, la clef audacieuse de problèmes ethnographiques et économiques considérés comme insolubles, faute de précédents. Mais ces anticipations, on conçoit que les adversaires du Transsaharien ne veuillent pas en tenir compte dans la balance économique du rail. Ils n'ont que faire d'hypothèses. Peu leur chaut que nous attendions des Français d'Algérie qu'ils soient le sel et le levain dans cette pâte un peu molle du pays noir. Ils demandent : « A part l'armée et son matériel, que transportera le Transsaharien ? » Les partisans répondent : « Le rail transportera, d'Algérie vers le Soudan et toute la boucle du Niger, tout d'abord des produits d'alimentation originaires de l'Algérie : vins, farine, fruits et des produits manufacturés en Algérie. Par le rail, et par lui seulement, naîtra une économie interafricaine dont l'Algérie — premier client de la France, ne l'oublions pas — aura le contrôle. Mais, quelle que soit l'activité de ce courant, il ne saurait évidemment fournir qu'une partie de ce fret de 600.000 tonnes nécessaire à l'équilibre financier du chemin de fer. Reste l'appoint du trafic sud-nord. Là, nous devons évidemment accepter des prévisions en accordant un crédit à ceux qui les font. Actuellement, le Soudan est un pays de bétail. Peaux des bœufs, laine des moutons remontent le Niger jusqu'au terminus du rail Soudan-Dakar, qui les conduit à la mer. Ces peaux, cette laine prendraient naturellement la voie du Nord, pour un fret d'un prix équivalent. En matière d'élevage des moutons le Soudan n'a pas encore dépassé le stade de l'expérimentation dans les bergeries modèles. Ceux qui estiment à 100.000 tonnes annuelles le produit d'un élevage méthodiquement conduit espèrent évidemment que dans ces régions quelques novateurs apporteront le fruit des leçons apprises en Australie,

POUR TRANSPORTER 1000 TONNES À 1000 KILOMÈTRES IL FAUT:	Heures-hommes	Chevaux-heures
Par camions de 3 tonnes utiles sur pistes du désert	13.000	270.000
Par camions de 25 tonnes utiles sur bonnes routes	4.000	120.000
Par cargo maritime	90	15.000
Par train-cargo-transsaharien	60	24.000

par exemple. Hypothèse fort raisonnable. Mais c'est de la bonification du delta central nigérien par les travaux d'irrigation qu'on attend la plus forte contribution au rail. Nous avons eu l'occasion de donner à diverses reprises, dans ces colonnes, un aperçu de cette œuvre d'une ampleur inégalée en Afrique noire. Il s'agit de 1 million d'hectares autrefois fertiles, maintenant morts ou agonisants, que l'eau revenue doit rendre à la vie. Un barrage de 1.500 mètres — dont l'achèvement est prévu pour 1941 — en élevant le niveau du fleuve fera remonter l'eau dans les canaux qui alimenteront un vaste système de répartition. Les canaux adducteurs sont terminés depuis trois ans.

Déjà l'action de certains d'entre eux a permis la mise en culture irriguée de zones choisies, sur lesquelles ont été conduites une expérimentation humaine et une expérimentation agricole. Dans des villages de colonisation, des indigènes, venus librement des régions limitrophes, ont été formés par des moniteurs français tandis que, dans les fermes et les stations d'essai, les variétés de riz, de coton convenant au pays étaient sélectionnées. Essais minutieux, délicats, qui veulent une longue patience. Les résultats partiels peuvent être considérés comme concluants. La formule même de l'œuvre du Niger est féconde : dans ce delta, au sol fertile dès qu'il est arrosé à sa soif, des millions de noirs vivent des jours médiocres, parce que, disséminés à l'extrême, ils ne peuvent être liés à un courant économique. Les années de disette n'y sont point inconnues. Si l'on choisit une région offrant les conditions optima de salubrité et de fécondité, si on l'aménage, si on y plante les variétés vivrières et industrielles adaptées au sol, si l'on y groupe les milliers de familles éparses dans la brousse, un îlot de prospérité naît. Une race mieux alimentée, mieux défendue contre les maladies parce qu'un peuplement plus dense facilite l'action médicale, s'épanouit, prolifère, s'enrichit. L'îlot gagne en étendue. Son attraction s'exerce naturellement sur des populations plus éloignées. Le projet de rail transsaharien a son terminus méridional au cœur du delta, en voie de régénération. La production industrielle — coton et laine — de ces pays empruntera-t-elle le fleuve jusqu'à Bamako, puis le rail sur 1.200 kilomètres jusqu'à Dakar où elle sera à huit jours de la France, ou bien gagnera-t-elle la Méditerranée à travers 2.000 kilomètres de désert ? Question de tarif, naturellement. Nous avons vu plus haut que les promoteurs du rail se faisaient fort d'abaisser les leurs à un niveau qui les rendît accessibles à la population soudanaise.

Nous nous sommes efforcé d'exposer dans sa réalité la question du Transsaharien. La défense nationale a besoin du rail. Ce caractère impérial de l'œuvre en justifie suffisamment l'ampleur et le prix. Si le rail, par surcroît, ajoute à la prospérité de notre bloc africain, c'est là une bonification accessoire au regard des préoccupations militaires du moment. Mais, parce que depuis plus de dix ans nous suivons, année par année, par des voyages et des séjours dans toutes ses parties, l'évolution de l'Afrique française, nous savons quel avenir prodigieux elle réserve pour peu que la France lui accorde cette foi créatrice qu'elle a libéralement, sinon prudemment, donnée à tant de pays, à tant d'entreprises étrangers.

Dans cette guerre qu'on nous a imposée l'Empire forme un bloc. Notion récente pour des millions de Français chez qui les menaces et les convoitises allemandes ont, depuis deux ou trois ans, réveillé à l'égard des colonies le vieux sens paysan âpre à défendre le domaine. La construction du Transsaharien est une œuvre de défense impériale comme le sont la ligne Maginot, la ligne fortifiée du Sud-Tunisien, le port de Mers-el-Kébir, en Oranie, ou celui de Cam-Ranh, en Indochine. Le rail matérialisera notre volonté de durer, de grandir, en Afrique. Enfin, au terme d'une guerre victorieuse, c'est encore à l'Afrique que l'Occident demandera les éléments propres à réparer ses pertes. Alors peut commencer pour la France un demi-siècle de prospérité générale garantie par la puissance d'un Empire équilibré, entrelacé des sentiments et des intérêts de races différentes, mais également imprégnées du génie français

GEORGES R.-MANUE.

76.608.

Caravane dans les dunes du Sahara. — Phot. Ofalac, Alger.

74.174.

La polyclinique Roume à Dakar (Sénégal).
Phot. Service intercolonial d'information.

LA MÉTHODE COLONISATRICE DE LA FRANCE

par Mme M. DONNADIEU

SEPTEMBRE 1939. Depuis quelques heures la France et l'Angleterre viennent de signifier à l'Allemagne qu'elles vont prendre les armes pour la sauvegarde de leurs libertés.

Et voici que s'amoncellent sur le bureau du ministre des Colonies des câbles provenant de nos territoires lointains et qui sont autant de témoignages de loyalisme et de fidélité à la mère patrie. Du plus humble des indigènes au chef le plus vénéré, tous répondent avec le même enthousiasme à l'appel de la France. De son côté l'Allemagne sait également que cette communauté spirituelle de l'Empire français présente pour elle de grands dangers. Comment, d'ailleurs, ne détesterait-elle pas cet Empire, dont l'équilibre intérieur est assuré simplement par le consentement unanime de ses membres, elle qui ne peut assurer sa puissance que par des forces de police et le recours à la terreur organisée?

Notre conception impériale est, en effet, la négation même du racisme. La France a donné à tous ses sujets d'outre-mer, sans faire de distinction entre les races, les mêmes possibilités de développement et les mêmes espoirs.

L'indigène n'a jamais été traité en vaincu ; non seulement nous avons des devoirs envers lui, mais nous lui reconnaissons des droits sociaux et politiques et surtout celui d'acquérir des connaissances nouvelles. Certes, ce n'est pas à lui qu'il appartient de décider à quel moment il pourra user de ses capacités. C'est à nous, au moment voulu, d'alléger notre tutelle.

De même que dans une entreprise le père n'associe son fils à ses affaires que lorsque celui-ci est en âge de l'aider, de même, lorsque les ressortissants de l'Empire se révèlent capables de s'administrer eux-mêmes, la France leur en reconnaît volontiers le droit. L'exercice de ce droit, que ce soit dans le domaine administratif ou politique, est parfaitement compatible avec l'autorité suprême que nous exerçons. Qui mieux est, il nous est dicté par notre intérêt. Les Anglais dans leur seule colonie des Indes emploient huit millions d'indigènes ; en Indochine française également l'administration locale compte d'année en année plus d'Annamites. Au fur et à mesure qu'un territoire s'enrichit, des cadres de direction sont nécessaires : les services publics s'organisent, l'instruction se généralise, la création de comités de contrôle économique et financier s'impose.

On ne conçoit pas un pays prospère sans que ses habitants jouissent d'un certain standing de vie qui témoigne autant de leur nouveau sens du confort que de leurs progrès civiques. A quoi nous servirait d'éduquer l'indigène si ce n'est à des fins utiles à lui-même comme à nous ? Son intérêt est intimement lié au nôtre.

Notre politique consiste en une action concertée, d'ordre médical, éducatif, voire économique, qui tend à faire de l'indigène un homme sain, instruit au moins des principes élémentaires qui gouvernent

74.171.

Les soins des yeux en Afrique du Nord.
Phot. Alliance-Photo.

74.172.

L'Institut Pasteur d'Hanoï : infirmiers annamites préparant des ampoules.
Phot. Huong, Hanoï.

74.170.

Une classe de français en Afrique du Nord.

son existence quotidienne, capable, dès lors, d'organiser son économie familiale tout en conservant sa culture, sa langue, ses traditions locales.

La première manifestation de cette politique, la plus urgente, ce fut l'action médicale. L'effet de notre présence fut de sauver de la mort des millions d'indigènes jusque-là à la merci de la plus bénigne des maladies.

Par une politique sanitaire appropriée à chaque colonie, à chaque mentalité indigène et à la nature de chaque maladie nous avons vaincu la plupart des épidémies coloniales. La maladie du sommeil rongeait l'Afrique depuis des centaines d'années. Sa foudroyante propagation demandait qu'on agît vite. La formation d'équipes mobiles, la campagne d'hygiène sociale, l'assainissement des villages ont été menés de front. Le malade étant le grand élément contaminateur, c'est lui qu'il fallait poursuivre, isoler et soigner. La victoire a été grandiose : au Cameroun, la mortalité due à la maladie du sommeil était de 64 %, elle est actuellement de 0,4 %. (Voir *L'Illustration* des 7 nov. 1925, 27 fév. 1926, 17 mai 1930 et 23 oct. 1937.)

De même la peste qui régnait à Madagascar a été endiguée par une campagne de vaccination massive possible grâce à une action psychologique destinée à amener le malade à s'associer à nos efforts.

La lèpre, par la lenteur de son évolution, permet au malade de vivre longtemps. Nous avons donc construit dans toutes nos colonies de nombreuses léproseries, villages organisés où chacun reprend ses activités ordinaires normales.

Le plus précieux de nos collaborateurs dans cette lutte gigantesque a été l'indigène lui-même. Dans toutes nos colonies des cadres de médecins et auxiliaires indigènes ont été créés. Leur aide a été décisive, car au début de la colonisation nous ne disposions que d'un trop petit nombre de médecins français. Mais il ne s'agissait pas simplement de recruter des médecins, il fallait innover en matière médicale, trouver des méthodes scientifiques nouvelles. L'Institut Pasteur de Paris a créé des filiales dans toutes les colonies françaises, centres de recherches dont le rayonnement est parfois mondial. L'Institut de la lèpre à Bamako, l'Institut antipaludique de Cochinchine, l'Institut de la peste à Tananarive possèdent des équipes de chimistes de premier ordre qui préparent sur place des vaccins conformes aux conditions locales de la prophylaxie.

Peu à peu délivrés de ces maladies sociales qui régnaient en permanence, mieux alimentés, aguerris par l'éducation physique, les indigènes se ressentent profondément de notre action bienfaisante. La mortalité due à l'état permanent de sous-alimentation et à la syphilis décimait la population de l'Afrique équatoriale et en partie celle de l'Annam. Elle est aujourd'hui l'exception

Lorsqu'il s'agit d'émanciper l'indigène la France se préoccupe avant tout de ne jamais le détourner de ce qui semble être le destin naturel de sa race. Au contraire elle s'efforce de l'amener à une existence conforme à ses aptitudes et à son passé. On s'est heurté cependant à des nécessités d'ordre pratique ; c'est de notre enseignement que dépendait la solution de ce problème, qu'il a fallu concilier avec les principes qui inspiraient notre colonisation. Rendons hommage dans ce domaine aux missionnaires, qui, les premiers, prirent en main l'enfance indigène et fondèrent des crèches et des écoles. Ces pionniers de la vertu et de la pensée française ne répugnèrent à aucune tâche, à aucune épreuve et leur catholicisme agissant, largement compris, a posé les jalons de notre politique indigène tout entière.

C'est en répandant largement l'instruction que nous sommes arrivés à former dans chaque colonie une élite capable de remplir les fonctions administratives et destinée aussi à diffuser dans les masses les principes de notre civilisation.

Notre devoir consistait à donner au plus riche comme au plus

74.168.

L'Ecole normale de filles à Rufisque (Sénégal).
Phot. Service intercolonial d'information.

74.169.

Mgr M. Jannin, évêque de Gabara, vicaire apostolique de Kontum (Annam), qui, depuis cinquante ans, exerce son ministère dans la mission des pays moïs. — Phot. extraite du film *la France est un Empire.*

pauvre sa chance de réussite; aussi a-t-on essayé de généraliser dans nos possessions l'instruction publique. Mais, la population de nos colonies étant agricole, l'extension parallèle de l'enseignement professionnel — agricole, artisanal, ménager — a permis d'éviter que les indigènes n'aillent en trop grand nombre vers des carrières administratives et ne délaissent leurs terres et leurs cultures.

Des écoles d'agriculture existent dans toutes nos colonies, qui livrent chaque année à la terre de nouveaux contingents d'agriculteurs instruits des méthodes nouvelles. En Afrique occidentale française, colonie agricole par excellence, où « du Tchad à l'Atlantique on labourait à la houe », l'école rurale a un rôle capital à jouer ; d'elle dépend en effet la mise en valeur des terres. Dans le même esprit notre politique de l'artisanat consiste à mettre au point les techniques anciennes et évite d'industrialiser cette branche importante de l'activité indigène. Est-ce à dire que les colons se verront interdire de dépasser le stade d'une économie agricole même perfectionnée ? L'industrialisation coloniale, comme bien des problèmes économiques, touche à la politique indigène. Elle contribuerait à créer une classe ouvrière qui modifierait profondément le rythme et la forme de la vie des indigènes. Il semble que loin d'être érigée en principe elle pose des questions d'opportunité sociale et économique.

Notre intervention s'imposait aussi dans un autre domaine, celui de la justice. Avant notre venue la justice coutumière variait à l'extrême, suivant les tribus, les provinces et même les villages.

Notre effort a surtout porté sur la simplification et la codification de la procédure indigène, jusque-là longue et coûteuse. En Indochine, nous avons unifié le droit oral en un code de droit annamite. La justice indigène est rendue par des tribunaux spéciaux et par des techniciens de droit local aux divers degrés. Le respect de la coutume n'a été appliqué qu'en matière de droit civil, car en matière criminelle elle était incompatible avec le nouvel ordre public que nous imposions à nos possessions.

Quelle devait être la fin naturelle de cette politique indigène sinon celle de l'association politique ? Justifiée par l'intérêt des deux parties, elle est dans la logique de notre action. Il est normal qu'un homme nouvellement instruit de l'histoire de son pays, de son économie, du sens de son régime politique nourrisse des idées personnelles sur la façon de le diriger. En lui refusant le moyen de les

74.167.

L'enseignement ménager des jeunes métisses en Guinée française.
Phot. Alliance-Photo.

74.166.

La justice est rendue par un administrateur français assisté de deux chefs indigènes (Madagascar).
Phot. extraite du film *la France est un Empire.*

exprimer on risquerait de faire de lui un mécontent ou même un révolté.

Cette association se retrouve donc à tous les degrés. Quoique la citoyenneté en soit le couronnement, ce n'est pas seulement le citoyen indigène qui s'initie et s'associe à la vie de son pays. Partout où il existait des assemblées indigènes locales, comme le djerma en Algérie ou les assemblées de notables en Indochine, la France s'est attachée à les conserver. Sans doute leurs décisions restent révocables par l'autorité administrative, mais celle-ci en tient compte dans la mesure du possible et elle se fait ainsi une idée juste des vœux de ses ressortissants.

L'accession à la citoyenneté peut se faire d'une façon massive, comme pour nos vieilles colonies des Antilles, de la Réunion et de l'Afrique du Nord, pratiquement assimilées à des départements français. Elle peut être élargie, comme récemment à Madagascar ou en Indochine, au Sénégal, et enfin être encore l'exception, comme dans nos colonies d'Afrique occidentale et équatoriale. D'aucuns voient dans cette inégalité une certaine injustice. Il va sans dire que dans les colonies cadettes l'indigène, non encore éduqué, ignore la portée et le sens des droits civiques. Il faudra du temps encore pour qu'un noir du Gabon prenne conscience qu'il relève politiquement d'un territoire qui dépasse de beaucoup le cadre de son village. Le chef de sa tribu, qui à ses yeux incarne le pouvoir politique, se l'est vu conférer par la coutume ou pour des raisons religieuses. Entre les mains d'un tel individu, le bulletin de vote serait un danger, car il s'en servirait sur les conseils néfastes du sorcier ou du marabout. L'octroi du droit de vote implique une probité de cœur et d'esprit qui ne va pas sans la culture et l'intelligence

Lorsqu'on reproche à la France de maintenir ses populations noires. dans un état de tutelle politique, c'est donc un jugement sans valeur.

Pour contrebalancer cette inégalité nécessaire, on avait imaginé une citoyenneté seconde, dite d'Empire, qui aurait été octroyée à tous les sujets d'outre-mer. Ce projet n'a pas abouti. Il n'aurait eu de portée pratique que si un parlement d'Empire avait été créé, analogue à la conférence des dominions, bien que celle-ci, en raison de la décentralisation impériale anglaise, n'ait que la valeur d'un symbole.

Mais cette idée n'est pas encore réalisable en raison de l'inégalité civique de nos populations coloniales.

En terminant, remarquons que la guerre aura été une grande expérience. Il n'est pas un seul indigène qui n'ait prêté aux échos des derniers événements une oreille attentive ; le plus ignorant de tous a reconnu là une rumeur qui lui était familière : celle des armes. Il a compris ce dont souffrait la France et s'est rapproché d'elle davantage ; il a voulu l'aider par le don de sa personne. C'est la plus valable des expériences humaines qui pouvaient être instituées aux colonies.

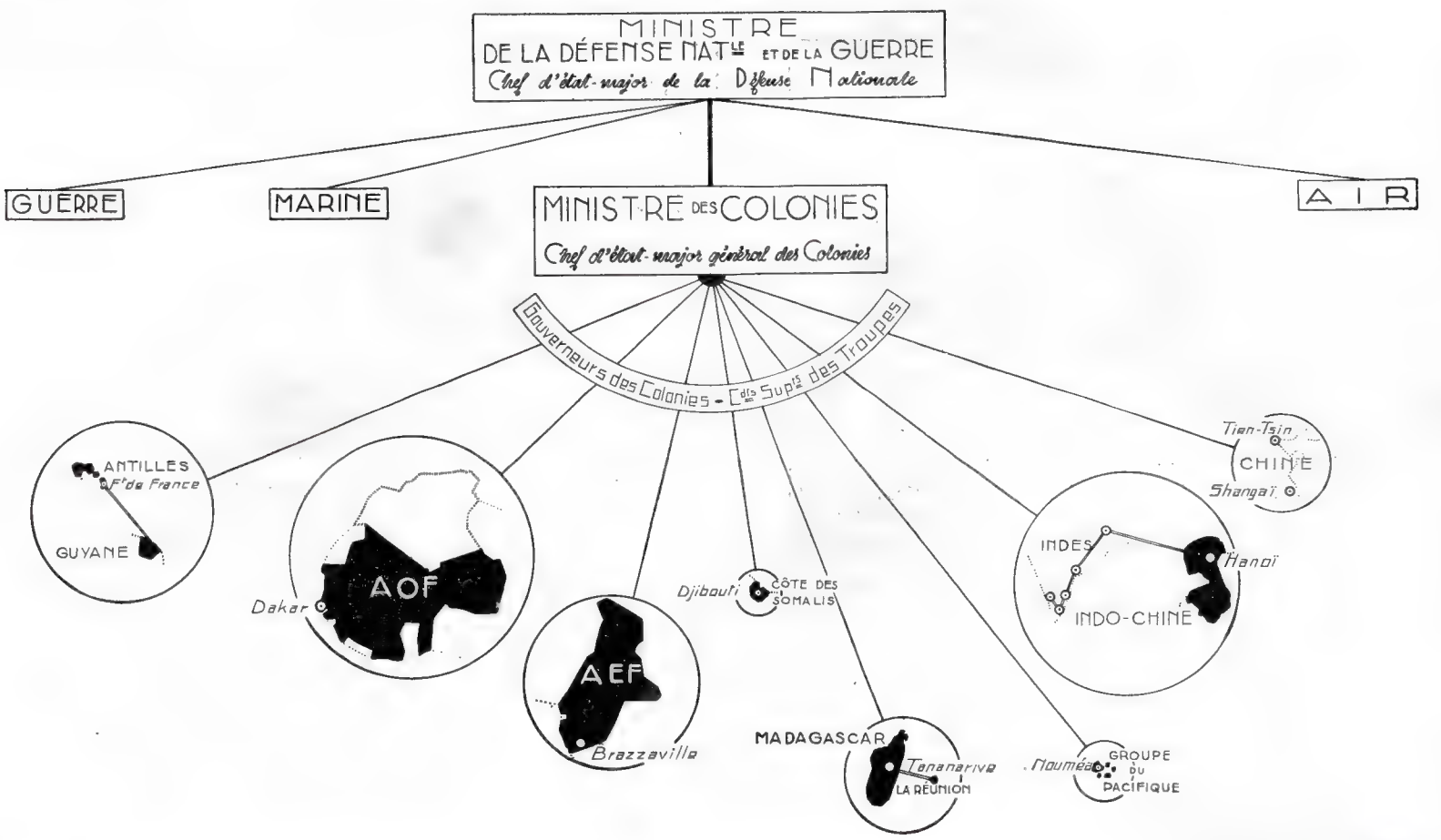
La guerre a posé aux indigènes un véritable cas de conscience. Chacun était libre de rester sourd à l'appel de la patrie, et tous ont répondu...

M. Donnadieu.

74.173.

Les indigènes se présentent à l'enrôlement dans l'armée noire (Haute-Côte d'Ivoire).
Phot. Alliance-Photo.

LA PUISSANCE MILITAIRE DE L'EMPIRE



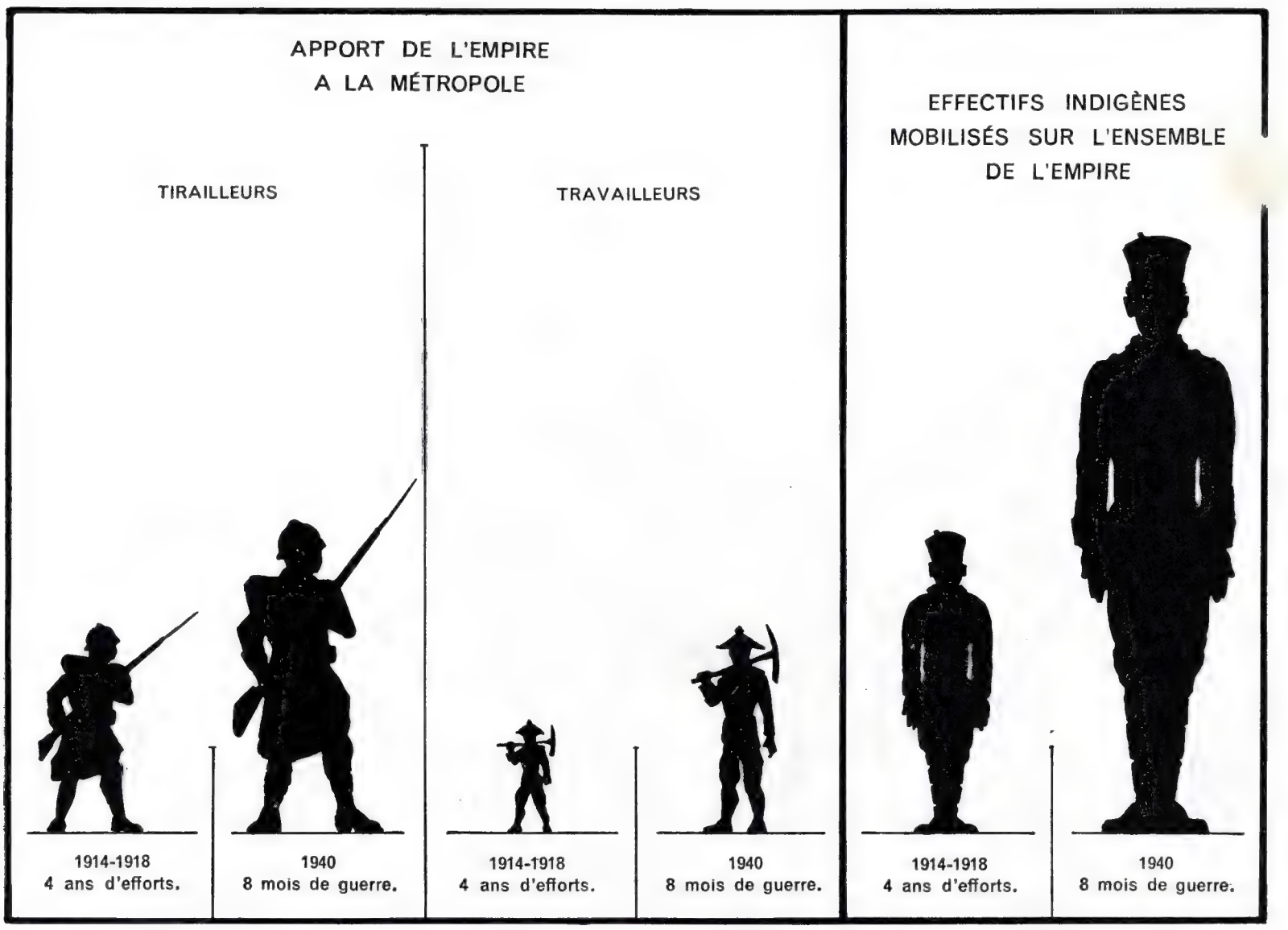
MARS 1940

Grâce à son domaine colonial, qui compte plus de 70 millions d'habitants, notre pays peut lever toutes les troupes qui lui paraîtront nécessaires.

Dès le mois de juillet 1940, près de 600.000 hommes, venant des seuls territoires dépendant de l'autorité du ministre des Colonies, sont ainsi à la disposition de la métropole. A la fin de la même année, c'est à 700.000 qu'il faudra évaluer le nombre des soldats indigènes, s compter ceux de l'Afrique du Nord et du Proche-Orient.

Et les réserves maxima sont considérables. Si les besoins s'en faisaient sentir les contingents pourraient bientôt atteindre 2 millions sans désorganiser l'économie coloniale.

Quelle magnifique cohorte de combattants de toutes races, de toutes religions, de toutes couleurs réunis dans une communauté spirituelle l'Empire ne nous fournit-il pas !

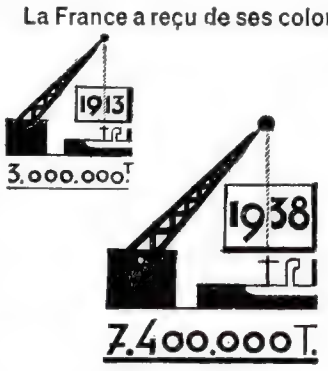


LA PROSPÉRITÉ

L'augmentation de la production des Colonies

LA MISE EN VALEUR DES COLONIES MARQUE D'IMMENSES PROGRÈS

La France a reçu de ses colonies :

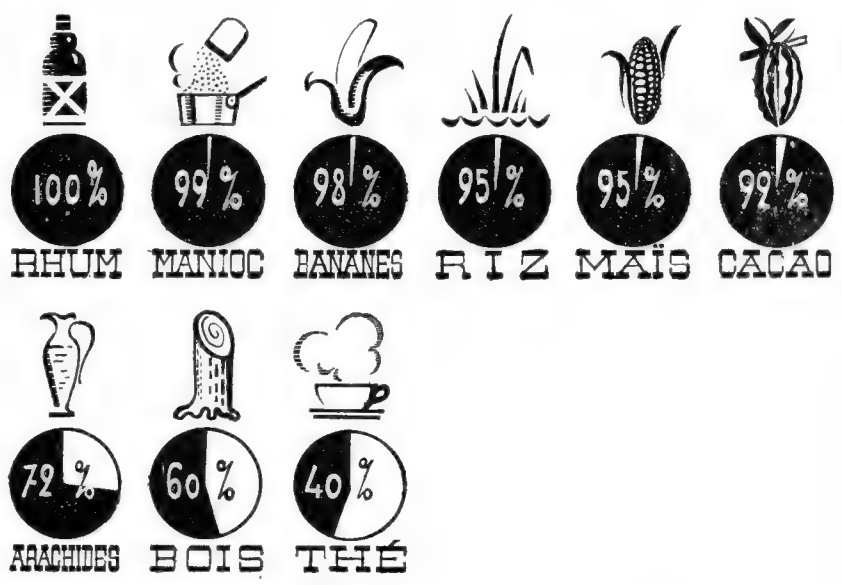


En 1913, la France recevait de ses colonies 3.000.000 de tonnes de matières premières, denrées alimentaires, soit 6 % de son tonnage total d'importation.

En 1938, la France en a reçu 7.400.000 tonnes, soit 15,7 % de son tonnage total d'importation. Cette augmentation représente le résultat des efforts accomplis durant un quart de siècle pour la mise en valeur de notre Empire. Malgré la guerre mondiale, malgré les difficultés de la crise économique, le développement de nos colonies marque d'immenses progrès.

LE RAVITAILLEMENT DE LA FRANCE PAR SES COLONIES

Dans un conflit où notre pays doit mettre en jeu toutes ses forces économiques, restreindre ses achats à l'étranger et assurer par ses propres moyens une large partie de son ravitaillement, il faut savoir qu'en 1938 la part des importations coloniales a été de :



LA PLACE QUE TIENNENT LES COLONIES DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

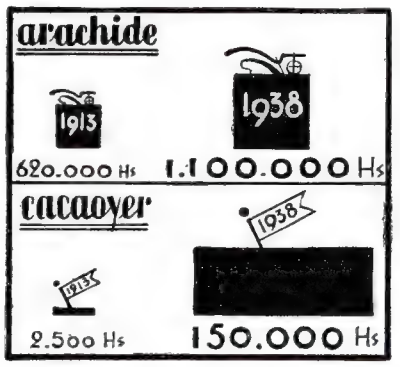
Un fait nouveau d'une extrême importance pour l'avenir de l'Empire, c'est la place grandissante tenue par les colonies dans le commerce extérieur de la métropole.

L'INDOCHINE VIENT AU 6e RANG des pays importateurs en France et l'A. O. F. AU 7e RANG

L'Indochine et l'A. O. F. achètent à la France plus que l'Argentine, l'Italie, la Suède, l'Espagne, etc.

L'une et l'autre fournissent à la France plus que la Suisse, les Pays-Bas, l'Argentine, le Brésil, l'Italie, l'U. R. S. S., etc.

L'A. O. F., JEUNE COLONIE EN PLEINE PROSPÉRITÉ



Les cultures de l'A. O. F. se sont considérablement étendues depuis une vingtaine d'années.

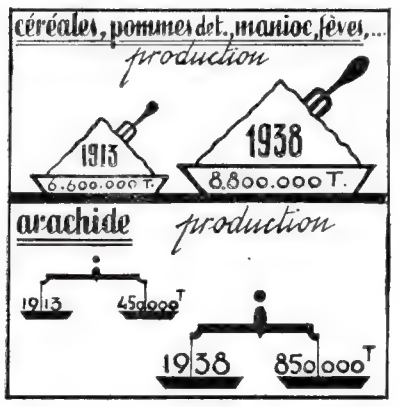
Les surfaces cultivées en céréales pommes de terre, fèves, haricots, manioc ont augmenté de 20 % de 1913 à 1938.

La progression est particulièrement frappante pour les arachides.

Quant aux plantations de cacaoyer, elles ont progressé avec une rapidité qui prouve les ressources prodigieuses de l'A. O. F. En un quart de siècle une culture nouvelle s'est admirablement acclimatée et constitue une des principales ressources agricoles de la Côte d'Ivoire.

Au total on estime à 8.500.000 hectares la superficie des terres cultivées en A. O. F., non compris les palmeraies, considérées comme terres bpisées.

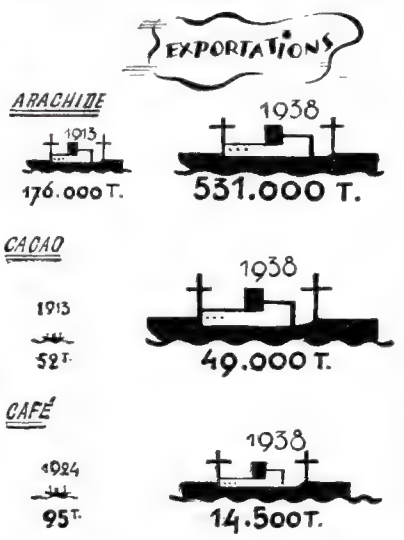
Les principales productions de l'A. O F.



La courbe ascendante des principales productions de l'A. O. F. témoigne des progrès réalisés par la colonisation française pour la mise en valeur de l'Afrique noire.

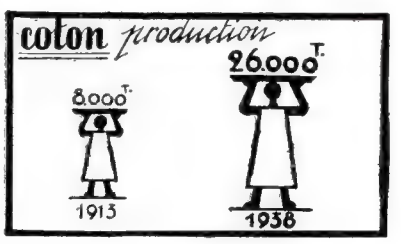
D'abord nourrir les populations indigènes, développer les cultures vivrières, dont les progrès vont de pair avec l'accroissement de la population et l'élévation du niveau d'existence des peuples coloniaux.

Grande richesse de l'A. O. F. la culture de l'arachide fournit à la France d'énormes quantités de matières grasses pour l'alimentation et les besoins individuels.



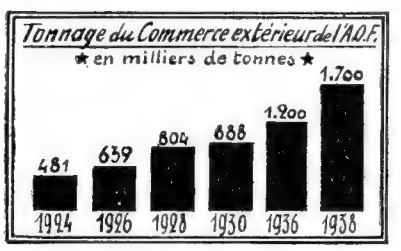
A elle seule la Côte d'Ivoire, qui produit de 40.000 à 45.000 tonnes de cacao par an, pourrait suffire à la consommation française.

Presque inexistante pendant la dernière guerre, la production de café de l'Afrique noire constitue actuellement un appoint précieux du ravitaillement de la France. Depuis quelques années une grande impulsion a été donnée à la production caféière, tant à Madagascar qu'en Côte d'Ivoire. La production coloniale, qui atteint globalement 70.000 tonnes, fait honneur à l'ampleur de vues et à l'esprit de méthode de l'administration française dans ses territoires d'outre-mer.



Culture toute récente, liée aux travaux de la vallée du Niger, les estimations tablent sur une production de 40.000 tonnes quand les travaux d'irrigation seront terminés.

L'essor commercial de l'A. O. F.



Laissons de côté les chiffres de valeurs monétaires, qu'il faudrait ramener à un point de comparaison stable pour en tirer une signification précise et ne relevons que les chiffres de tonnage du commerce extérieur de l'A. O. F. Depuis une quinzaine d'années, la courbe ascendante traduit fidèlement la marche de l'activité et les progrès économiques de la colonie.

DE L'EMPIRE

et du volume des échanges avec la métropole.

L'INDOCHINE

terre du riz, du maïs, du thé, du caoutchouc.

Riz

Bien que la population annamite se soit accrue de 2 millions d'habitants depuis une vingtaine d'années, la production du riz s'est développée si largement que les quantités exportées ont été en augmentation sensible.

superficies cultivées

1913 — 3.900.000 Ho

1936 — 5.100.000 Ho

quantités récoltées

1913 — 5.400.000 T.

1936 — 7.160.000 T.

importations en France

1913 — 216.000 T.

1936 — 813.000 T.

exportations totales

1913 — 1.280.000 T.

1936 — 1.780.000 T.

THÉ

1913 — 393 T.

1936 — 1.340 T.

Soulignons ici une des plus belles réussites de la production coloniale.

Les plantations qui commencèrent à couvrir les plateaux mois vers 1932 s'étendent aujourd'hui sur 2.450 hectares.

MAÏS

1913 — 110.000 T.

1938 — 570.000 T.

L'élevage des volailles ne pourrait se passer du maïs d'Indochine.

Les besoins de la France sont de l'ordre de 700.000 tonnes par an.

En 1938, l'Indochine, à elle seule, a fourni 570.000 tonnes de maïs à la métropole.

caoutchouc

Pendant la dernière guerre, la France dut importer de l'étranger la presque totalité du caoutchouc dont elle avait besoin. Actuellement, l'Indochine peut fournir le tonnage nécessaire à la consommation métropolitaine. Telle est, en résumé, l'histoire de la culture de l'hévéa dans notre grande colonie d'Extrême-Orient.

surfaces plantées

1922 — 14.000 Ha

1938 — 125.000 Ha

production de caout. brut

1922 — 7.000 T.

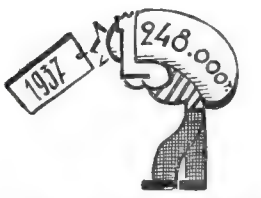
1938 — 65.000 T.

LE CAMEROUN SOUS LA TUTELLE DE LA FRANCE

a parcouru de magnifiques étapes de développement.

Aucun commentaire n'ajouterait de valeur démonstrative à ces chiffres de la plus convaincante simplicité.

TONNAGE DU COMMERCE EXTÉRIEUR — IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS —



★ Y compris le Cameroun britannique

★ Pour le territoire sous mandat français

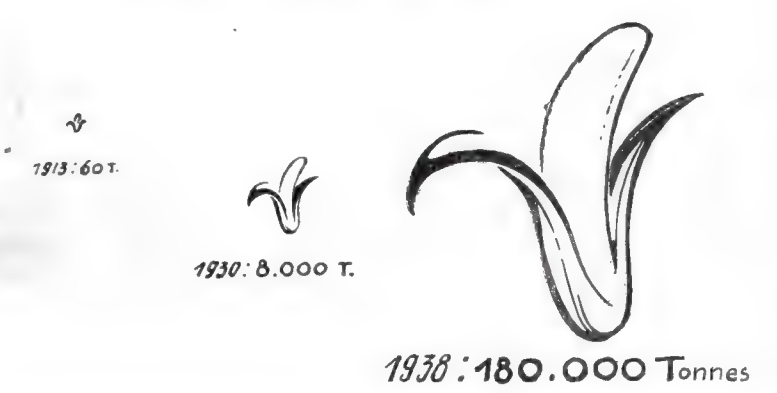
UN PRODUIT EXOTIQUE QUE NOUS ACHETIONS PRESQUE ENTIÈREMENT A L'ÉTRANGER

Les Bananes

Jusqu'en 1930 la France n'a guère consommé que des bananes de provenance étrangère. Elle importait alors 8.000 tonnes de bananes des colonies sur un total d'importations de 185.000 tonnes. Ce lourd tribut payé à l'étranger n'existe plus grâce à la rapide ascension de la production coloniale

Succès économique d'autant plus frappant qu'il s'est réalisé en un temps très court.

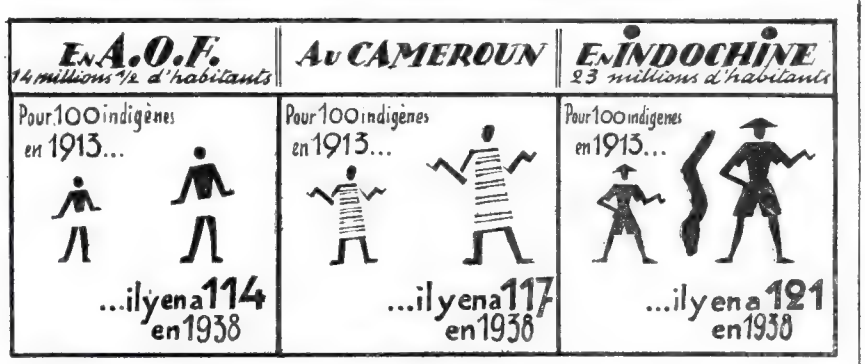
Exportation de bananes des colonies :



UNE POPULATION ACCRUE
UN NIVEAU DE VIE PLUS ÉLEVÉ
TELS SONT LES RÉSULTATS HUMAINS DE LA COLONISATION FRANÇAISE

Tous ces chiffres exprimant d'une manière irréfutable les progrès matériels réalisés dans les territoires d'Empire prennent leur signification entière lorsqu'on les rapproche des statistiques de population qui indiquent, elles aussi, des progrès dans l'ordre humain. Sous l'égide de la France les races indigènes croissent en nombre aussi bien en Afrique noire qu'en Extrême-Orient. Les populations, mieux nourries, défendues contre les épidémies terribles qui les décimaient, jouissant, en définitive, de conditions de vie meilleures, attestent par leur développement démographique que la France remplit hautement son rôle de nation civilisatrice.

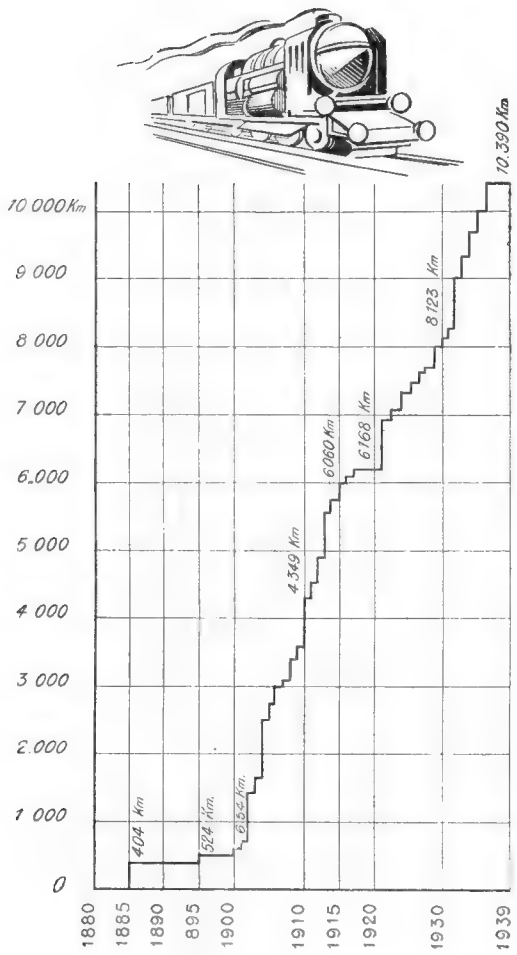
ACCROISSEMENT DES POPULATIONS INDIGÈNES



LES LIAISONS

I

CHEMINS DE FER



L'équipement de notre empire d'outre-mer comportait en première urgence le développement des voies de communication et, en particulier, la construction des voies ferrées.

La France n'a pas failli à ce devoir et en moins de quarante ans elle a réalisé un ensemble de lignes dont la longueur totale est d'environ 10.300 kilomètres, soit sensiblement la longueur des trois grands réseaux français : Nord, Est et Alsace-Lorraine.

Toutefois, pour tenir compte des nécessités immédiates et des possibilités financières, le type adopté est à voie unique de 1 mètre de largeur seulement.

En Afrique, les chemins de fer partant de la côte s'enfoncent dans l'intérieur des pays desservis suivant divers axes judicieusement choisis : Dakar-Niger, Conakry-Niger, Abidjan-Niger, Bénin-Niger, Pointe-Noire - Congo et Djibouti - Addis-Abeba.

A Madagascar les lignes construites desservent le plateau et le joignent à la côte : Antsirabé-Tananarive - Tamatave sur la côte est, avec embranchement sur le lac Alaotra, Fianarantsoa à Manakara sur la côte est.

En Indochine, une ligne côtière relie Hanoï avec Saïgon, assurant la jonction entre les deux riches deltas du fleuve Rouge au Tonkin et du Mékong en Cochinchine.

De plus, Hanoï, capitale du Tonkin, est réunie à Langson et à Nacham sur la frontière de Chine au nord ; Phnom-Penh, capitale du Cambodge, est rattachée par voie ferrée avec Battambang et Mongkol-Borey.

Des embranchements sur la ligne côtière desservent la région de Loc-Ninh et le plateau du Langbian.

Enfin, une ligne internationale de première importance part d'Haïphong, port sur le golfe du Tonkin, et pénètre en Chine jusqu'à Yunnanfou, capitale du Yunnan.

L'effort réalisé n'a pas été uniforme :

De 1880 à 1900 la progression est lente.

De 1900 à 1914 elle s'accélère.

De 1914 à 1922 la guerre et l'après-guerre ralentissent notablement le rythme d'exécution, car il faut parer à des besoins très urgents dans la métropole.

De 1922 à 1940 les travaux reprennent et grâce aux fonds mis à la disposition des colonies par les lois d'emprunt de 1931 il devient possible d'achever les lignes.

Enfin, malgré les difficultés nées de la guerre, l'exécution de deux nouvelles lignes est poussée avec le maximum d'activité :

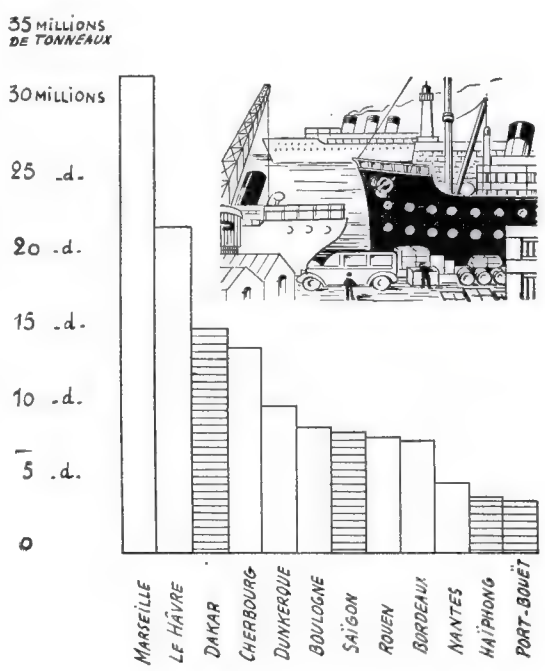
Le prolongement de la voie Phnom-Penh-Mongkolborey jusqu'à la frontière de la Thaïlande qui permettra aux courriers d'atteindre Bangkok.

Le prolongement de la voie Abidjan-Bobo Dioulasso jusqu'à Ouagadougou au cœur du pays Mossi, région particulièrement peuplée et susceptible d'un important développement agricole.

Le graphique ci-dessus montre les étapes du développement des réseaux ferrés coloniaux que l'on peut résumer comme suit :

La longueur des voies ouvertes à l'exploitation passe de 600 kilomètres en 1900 à 5.800 kilomètres en 1914 ; elle atteint 7.000 kilomètres en 1922 et dépasse 10.300 kilomètres en 1940.

Parallèlement, des automotrices ont été mises en circulation sur les réseaux coloniaux et améliorent notablement les conditions de transport des voyageurs.



II

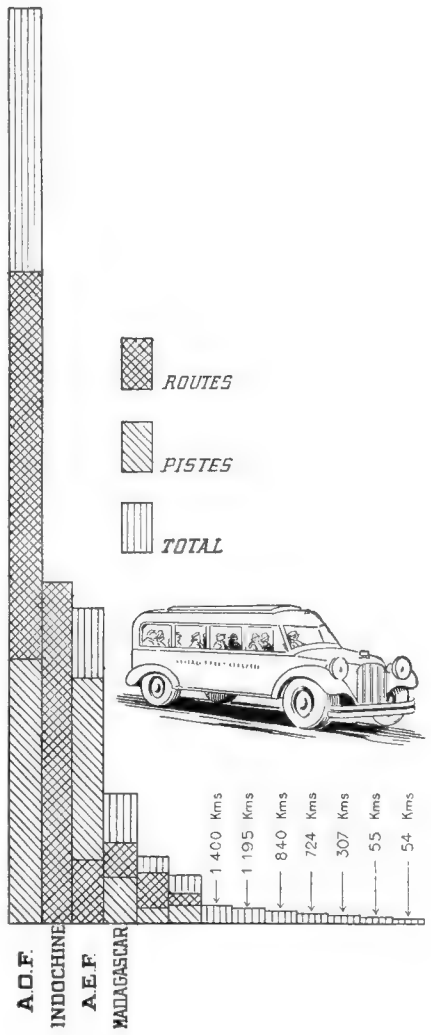
ROUTES ET PISTES

Depuis l'introduction des automobiles dans nos colonies leurs réseaux routiers, jusque-là très peu développés, ont fait d'importants progrès.

C'est surtout depuis une dizaine d'années que les travaux de routes ont pris une grande extension ; les voies existantes ont été largement améliorées par la création de chaussées résistantes, par la construction d'ouvrages d'art permettant le franchissement des cours d'eau sans recourir aux bacs incommodes. Des voies nouvelles ont été créées pour relier entre eux les principaux centres des régions et provinces les plus éloignées.

Désormais, grâce aux perfectionnements de la construction automobile, les transports routiers, intéressant tant les voyageurs que les marchandises, se développent avec une grande rapidité et le progrès pénètre dans les régions les plus reculées de notre Empire sur un rythme qui aurait paru autrefois impossible.

La création des routes et des pistes nécessaires au complet développement de nos possessions d'outre-mer constitue une tâche très considérable. La réalisation de ce programme est poursuivie malgré la guerre sur une cadence toujours accrue. L'Afrique occidentale française et l'Afrique équatoriale française font actuellement, à cet égard, ainsi que l'Indochine, des efforts tout à fait remarquables, notamment pour créer le réseau des pistes stratégiques indispensables à la défense de ces vastes territoires ; les procédés les plus modernes y sont appliqués et le matériel employé comprend des engins perfectionnés de création récente.



III

PORTS MARITIMES

Les transports maritimes sont d'importance vitale pour notre Empire colonial ; c'est par mer, en effet, que nos diverses colonies communiquent avec le monde extérieur et que passe la presque totalité de leurs échanges tant avec la métropole qu'avec l'étranger.

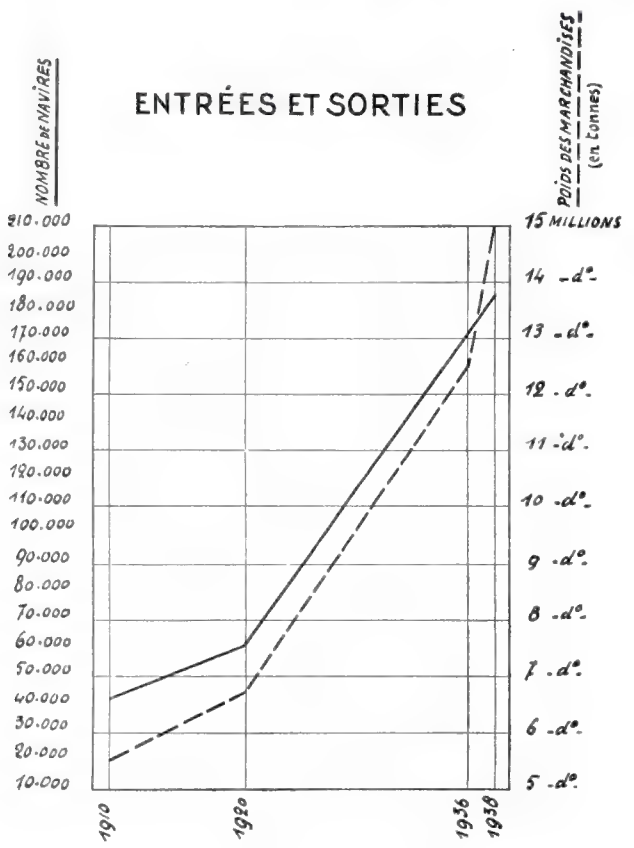
Par ailleurs, la dispersion de nos possessions leur confère un rôle politique éminent, du fait de leur situation sur les grandes routes maritimes mondiales : nous trouvons Dakar, le grand port de l'Afrique occidentale française, sur les routes de l'Amérique du Sud et du Cap ; la Côte française des Somalis avec son port de Djibouti à la sortie de la mer Rouge, sur la route de l'Extrême-Orient et de Madagascar, etc.

Il a donc été indispensable de doter progressivement nos colonies d'un équipement portuaire permettant aux navires d'effectuer leurs opérations en sécurité et avec toute la rapidité désirable.

Les installations maritimes étaient bien modestes il y a seulement quarante ans, elles se développaient alors au fur et à mesure que croissait le trafic, mais souvent avec un certain retard. C'est surtout depuis 1920 que les efforts s'accentuent : il faut, en effet, donner satisfaction à la navigation, dont l'activité s'amplifie après la guerre de 1914-1918 et qui réclame instamment des quais pour permettre aux navires d'accoster, des dragages pour approfondir les ports afin de tenir compte de la tendance à construire des bateaux de tirant d'eau toujours croissant, des engins de manutention pour accélérer leur rotation.

Les lois d'emprunt de 1931 ont fourni les moyens financiers nécessaires : on peut alors créer de toutes pièces des ins-

DE L'EMPIRE



tallations portuaires complètes en rapport avec le trafic à prévoir.

C'est ainsi qu'ont été créés les grands ports de Dakar, de Conakry, de Pointe-Noire en Afrique noire, de Saïgon et de Haïphong en Indochine, de Tamatave à Madagascar, etc.

L'activité de ces ports s'est développée parallèlement ; il est à remarquer que Dakar vient immédiatement après Marseille et le Havre pour le tonnage des navires, donc le troisième port de l'Empire français à cet égard ; le second port colonial est à ce point de vue Saïgon qui se classe septième dans la liste.

Le programme en cours une fois achevé, nos colonies seront complètement munies de l'équipement maritime indispensable à leur plein essor.

IV

L'AVIATION MARCHANDE COLONIALE

La mise en valeur de notre domaine colonial ne peut être séparée du développement de l'aviation marchande française.

Depuis l'installation de M. Mandel à la tête des services de la rue Oudinot une nouvelle impulsion a été donnée à l'aviation coloniale. Aujourd'hui, malgré les bouleversements apportés par la guerre, l'effort aérien de nos colonies, épaulé par l'aide financière de la métropole, est plus intense que jamais.

L'équipement à terre se poursuit à une cadence accélérée. Nos possessions sont, dès à présent, pourvues de réseaux de terrains et d'organisations radio et météo de protection qui peuvent servir de modèles aux territoires voisins. Des aérobases comme celles de Dakar, d'Ivato, à Tananarive, de Gia Lam et de Tan Son Nhut, à Hanoï et Saïgon, n'ont rien à envier aux installations de la métropole. Et chaque jour apporte des réalisations et des améliorations nouvelles.

Le ministère des Colonies s'est efforcé de faire pénétrer l'idée aérienne dans les populations d'outre-mer. Il a encouragé la constitution d'aéro-clubs, qui sont au nombre de vingt-huit, et possède une flotte de cinquante appareils. Le dernier-né de ces groupements, l'Aéro-Club d'Annam, a été fondé sous le haut patronage et avec la participation active de S. M. Bao Daï, fervent aviateur lui-même. Et, en pleine guerre, les associations d'outre-mer poursuivent, avec les autorités civiles et militaires, une collaboration dans laquelle l'Empire trouve le plus grand profit.

Les lignes de transports aériens sont la manifestation la plus tangible du développement de l'aviation marchande aux colonies.

En 1925, notre réseau d'Afrique est ouvert par la ligne Casablanca-Dakar, prolongement de Toulouse-Casablanca ; elle est orientée vers l'Amérique du Sud, mais l'importance du trafic africain s'affirme ; il faut cependant attendre 1936 pour que la ligne soit ouverte aux passagers jusqu'à Dakar. En 1938, la bretelle reliant Dakar au Soudan est ouverte et prolongée en fin 1939 jusqu'à Niamey, en correspondance avec la ligne transcontinentale d'Air-Afrique. Aujourd'hui Air France exploite entre Paris et Dakar la seule ligne de l'ancien continent fonctionnant sans discontinuité, jour et nuit, avec des passagers. Devant l'afflux du trafic et les besoins nouveaux que crée l'intense coopération des colonies à la défense nationale, il faudrait envisager de tripler le service ; seules des raisons de matériel suspendent provisoirement ce nouveau progrès.

En 1934, la ligne partie de France, qui a vaincu successivement le Sahara et la forêt équatoriale, rejoint à Elisabethville (Congo belge) une ligne venue de Tananarive. En 1937, enfin, la régie Air-Afrique exploite de bout en bout jusqu'à la capitale de la Grande Ile avec une bretelle sur Brazzaville, capitale de l'A. E. F., et, en 1938, une autre bretelle sur Bamako rejoignant le réseau d'Air France. La guerre n'a suspendu cette belle exploitation que pendant quelques semaines. Aujourd'hui, au milieu de difficultés multipliées, tout fonctionne.

En 1936, les Chargeurs réunis créent la ligne Niamey-Cotonou, en 1937 la ligne côtière de Dakar à Cotonou, puis à Pointe-Noire : aujourd'hui, ils doivent doubler leur service. Ils ne se concurrenceront pas eux-mêmes, ils se préparent à un proche avenir où nul passager ne prendra la mer, hors les flâneurs et les fantaisistes. Ses dirigeants ne sont pas à la remorque du progrès, ils l'accompagnent. Ces audacieux sont des sages.

Ainsi, par Air France, par Air-Afrique, par l'Aéromaritime, les hommes, les courriers sillonnent le continent noir sur plus de 20.000 kilomètres de lignes, aussi vite en pleine guerre qu'en l'été de 1939 : les hommes, les courriers, c'est-à-dire les chefs, les ordres, tout ce qui anime et valorise notre Empire.

Le gouvernement de Madagascar, de son côté, exploite un réseau intérieur de plus de 6.000 kilomètres et démontre le profit que procure un service public de transports aériens conçu pour les besoins d'une colonie et assuré par elle, en tous cas pour elle.

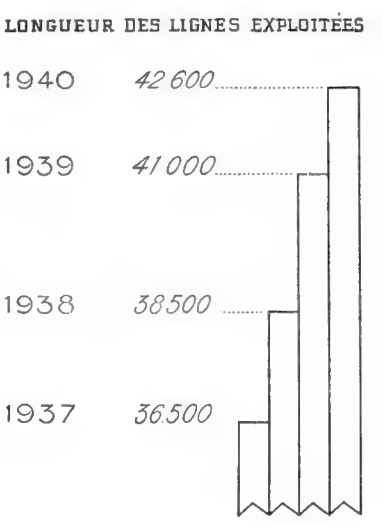
Sur l'Indochine enfin, Pelletier-Doisy, en 1924, puis Challe, Lalouette et Goulette, Costes et Bellonte ouvrent la voie. En 1929, la ligne est amorcée sur Marseille-Beyrouth. En 1931, elle touche Saïgon deux fois par mois, puis, en 1932, chaque semaine. En 1935, Air France pousse jusqu'à Hanoï, à 13.500 kilomètres de Paris ; en 1938, jusqu'à Hong-Kong. En 1939, une ligne locale nouvelle est ouverte, Saïgon-Hanoï par le Laos. Un vaste programme est envisagé qui doterait l'Indochine du réseau local et des liaisons avec les territoires voisins qui lui manquent encore.

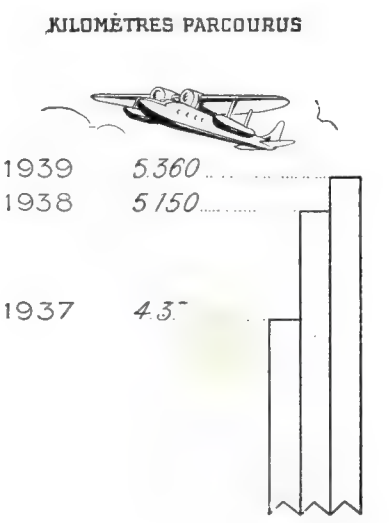
De ce magnifique essor dont les graphiques ci-dessous soulignent l'ampleur, ceux qui travaillent pour l'avenir ne peuvent pourtant se satisfaire. Pour les animateurs de l'aviation marchande coloniale, la guerre n'a pas été prétexte à un abandon, mais à un effort nouveau. Après les bouleversements des premiers mois il a fallu reconstruire ; aujourd'hui déjà il faut penser que l'après-guerre et la guerre sont inséparables, qu'on ne peut gagner celle-ci et sacrifier l'autre.

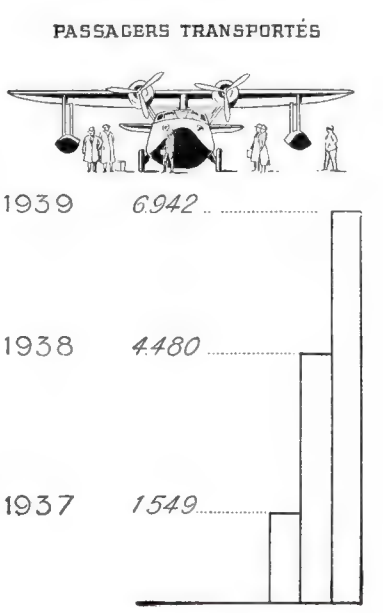
Dans le conflit d'aujourd'hui nous vaincrons d'abord parce que nous sommes les maîtres des espaces. La vitesse est le facteur essentiel de leur bonne utilisation. Cette guerre enseignera aux hommes, plus vite que l'aurait fait la paix, qu'il sera aussi anormal demain de voyager sur les lents navires qu'il l'était hier de circuler en diligence. Les administrations, les entreprises, les nations qui auront prévu cette évolution occuperont la première place dans le trafic mondial. La France doit compenser ainsi, et à moindres frais, le retard qu'elle a pris sur mer.

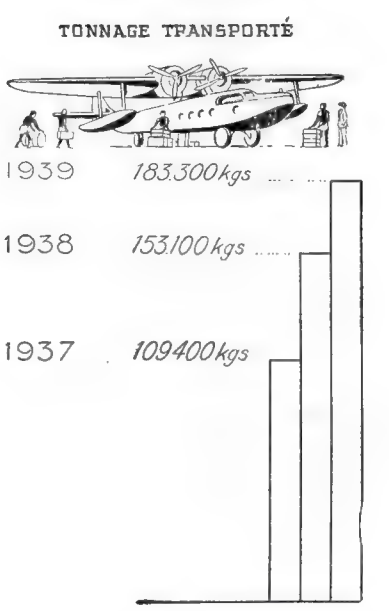
Et puis la France ne peut admettre que la lutte qu'elle mène pour la défense d'un patrimoine moral commun à tous les hommes soit, pour d'autres nations, l'occasion d'assurer des services qui reviennent à son pavillon. Elle ne peut négliger, donc abandonner à d'autres soins les relations aériennes internes de son Empire, ni les relations de chaque partie de cet empire avec les territoires voisins.

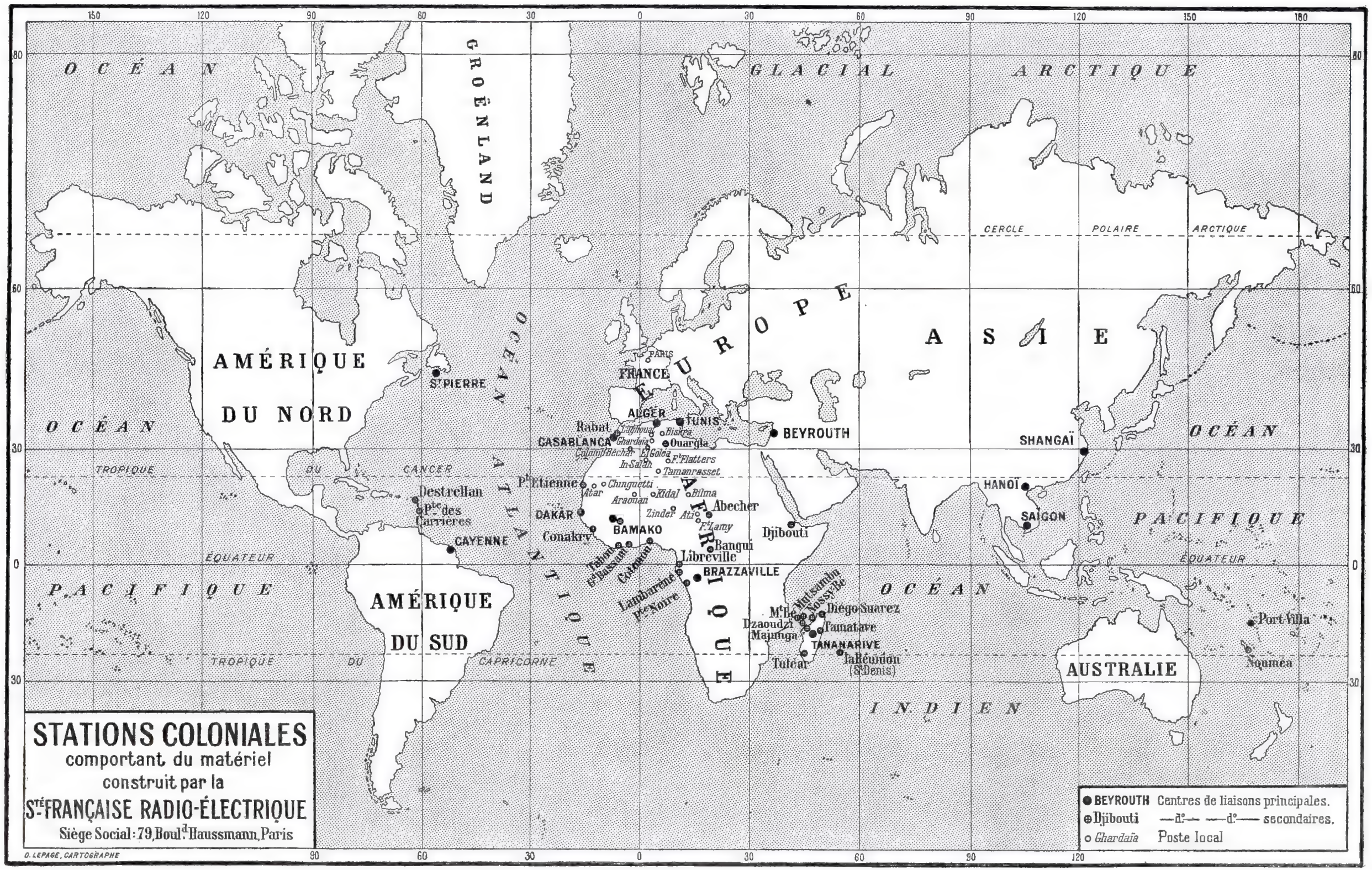
Une nation qui défend le progrès humain a droit à ce que son rayonnement s'épanouisse partout où elle est présente. Elle a droit si elle le veut. On peut faire confiance pour cela à celui qui tient en main les destinées de la France d'outre-mer : le passé est garant de l'avenir!

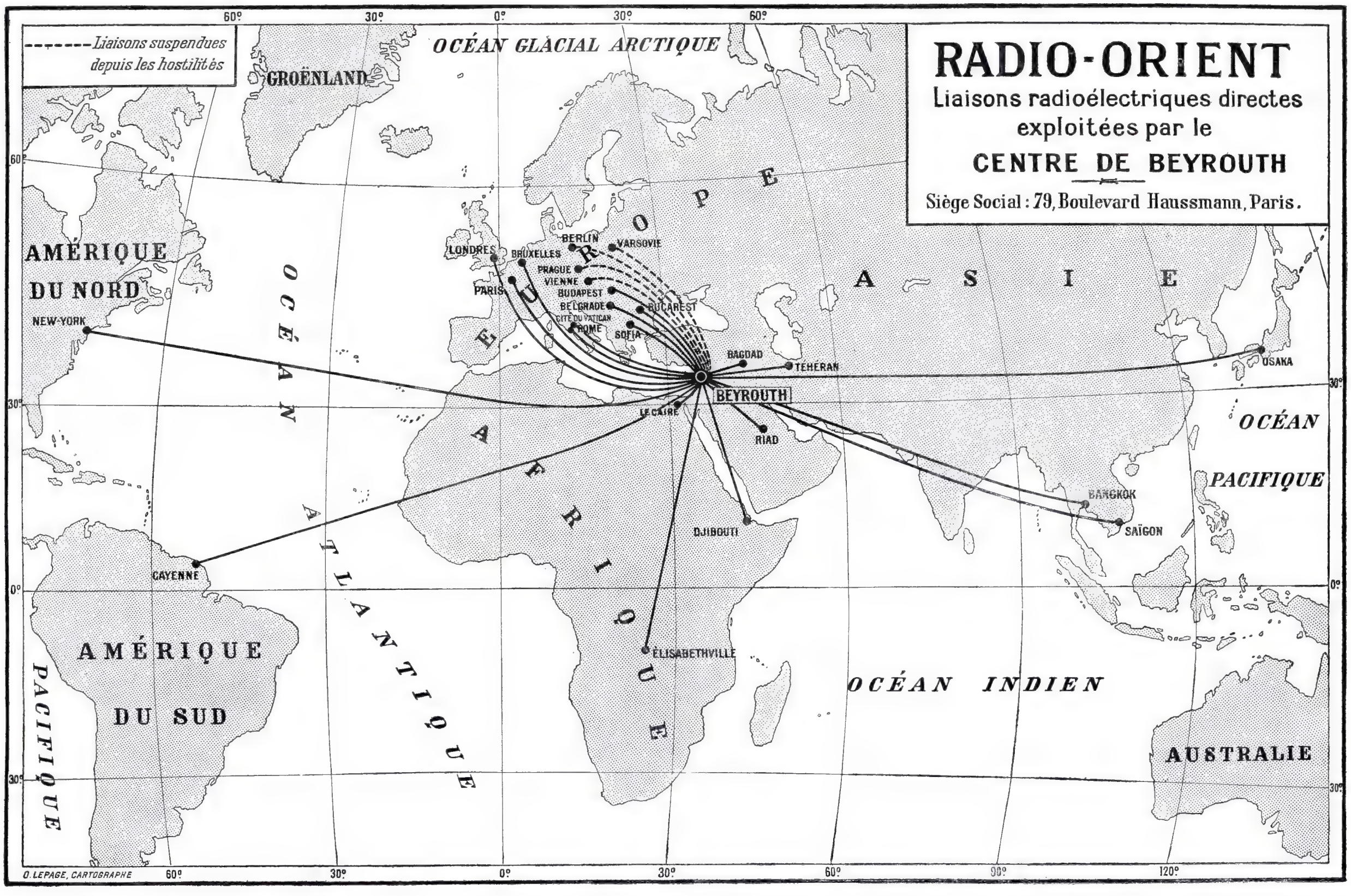









STATIONS COLONIALES
comportant du matériel
construit par la
Sté FRANÇAISE RADIO-ÉLECTRIQUE
Siège Social : 79, Boul.d Haussmann, Paris
● BEYROUTH Centres de liaisons principales.
⊕ Djibouti —d°— —d°— secondaires.
○ Ghardaïa Poste local
O. LEPAGE, CARTOGRAPHE
OCÉAN GLACIAL ARCTIQUE
GROËNLAND
CERCLE POLAIRE ARCTIQUE
AMÉRIQUE DU NORD
AMÉRIQUE DU SUD
EUROPE
ASIE
AFRIQUE
AUSTRALIE
OCÉAN PACIFIQUE
OCÉAN ATLANTIQUE
OCÉAN INDIEN
TROPIQUE DU CANCER
TROPIQUE DU CAPRICORNE
ÉQUATEUR
St PIERRE
Destrellan
Pte des Carrières
CAYENNE
Pt Etienne
DAKAR
Conakry
BAMAKO
Tabou
Gd Bassam
Cotonou
Lambaréné
Pte Noire
BRAZZAVILLE
Libreville
Bangui
Abecher
Ft Lamy
Djibouti
Mt Bé
Dzaoudzi
Majunga
Mutsamba
Nossy Bé
Diégo Suarez
Tamatave
TANANARIVE
Tuléar
la Réunion (St Denis)
Port Villa
Nouméa
PARIS
FRANCE
ALGER
TUNIS
Rabat
CASABLANCA
Ouargla
Biskra
Ghardaïa
Colomb Béchar
El Goléa
Ft Flatters
In Salah
Tamanrasset
Chinguetti
Atar
Araouan
Kidal
Bilma
Zinder
Ati
BEYROUTH
SHANGAÏ
HANOÏ
SAÏGON


RADIO-ORIENT
Liaisons radioélectriques directes exploitées par le
CENTRE DE BEYROUTH
Siège Social : 79, Boulevard Haussmann, Paris.
Liaisons suspendues depuis les hostilités
OCÉAN GLACIAL ARCTIQUE
GROËNLAND
AMÉRIQUE DU NORD
NEW-YORK
OCÉAN ATLANTIQUE
EUROPE
LONDRES
BRUXELLES
PARIS
BERLIN
VARSOVIE
PRAGUE
VIENNE
BUDAPEST
BELGRADE
BUCAREST
CITÉ DU VATICAN
ROME
SOFIA
ASIE
BAGDAD
TÉHERAN
OSAKA
BEYROUTH
LE CAIRE
RIAD
OCÉAN PACIFIQUE
BANGKOK
SAÏGON
AFRIQUE
DJIBOUTI
CAYENNE
ÉLISABETHVILLE
AMÉRIQUE DU SUD
OCÉAN INDIEN
AUSTRALIE
PACIFIQUE
O. LEPAGE, CARTOGRAPHE

L'ŒUVRE SANITAIRE

L'ŒUVRE sanitaire se place au premier plan de nos réalisations d'assistance sociale aux colonies.

Accompagnant les « soldats de marine » et les explorateurs, premiers bâtisseurs de l'Empire, les médecins militaires coloniaux surent, après la conquête, nous gagner le cœur des indigènes. Posant le mousqueton, dont ils durent se servir souvent pour défendre leurs blessés, ils ouvrirent leur trousse, et commencèrent la lutte contre les maux innombrables qui accablaient les populations. C'est la période héroïque de la médecine coloniale, presque exclusivement consacrée au traitement des malades ; celle pendant laquelle s'élevèrent les premiers hôpitaux.

Puis vint la période d'organisation : les formations sanitaires se multiplient ; les dispensaires, les maternités s'ouvrent ; les écoles de médecine et d'infirmiers se créent, associant de bonne heure les éléments indigènes à l'œuvre médicale ; l'hygiène urbaine se développe, les Instituts Pasteur, les laboratoires se construisent.

Enfin, dans une troisième pédiode, on s'oriente vers l'hygiène sociale, vers la médecine préventive, qui, utilisant les découvertes de nos Instituts Pasteur, protège non plus des individus, mais des populations entières contre les fléaux épidémiques et sociaux.

Si l'on reprend les éléments de ce raccourci historique pour présenter la synthèse de l'organisation actuelle, on peut schématiser celle-ci de la façon suivante :

MINISTERE DES COLONIES

DIRECTION DU SERVICE DE SANTÉ

|

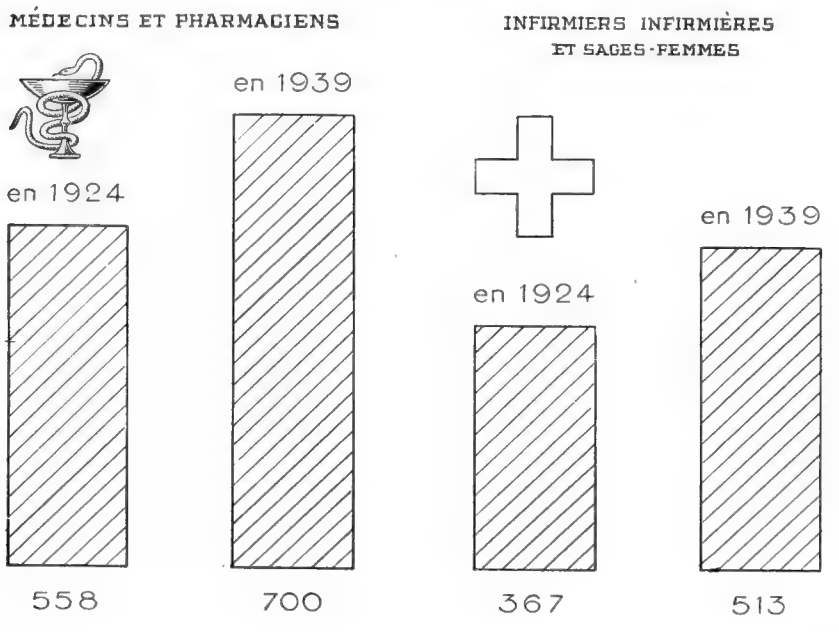
SOUS-DIRECTIONS LOCALES DES COLONIES

Services de médecine curative	*Centres scientifiques et d'enseignement*	*Services de médecine préventive et d'hygiène*
Hôpitaux de médecine générale	Instituts Pasteur	Instituts d'hygiène
Hôpitaux spécialisés	Instituts de microbiologie	Bureaux d'hygiène
Maternités	Laboratoires de chimie	
Centres médicaux secondaires	Ecoles de médecine	Centres de prophylaxie
Dispensaires	Ecoles d'infirmiers	
Hypnoseries	*Magasins*	
Colonies agricoles de lépreux	Pharmacies générales d'approvisionnement	Lazarets
Equipes mobiles		Groupes mobiles d'hygiène

Un détail de ce schéma, sur lequel il est nécessaire d'attirer l'attention, c'est l'échelonnement en profondeur des organismes de traitement, depuis les grands hôpitaux des chefs-lieux, pourvus d'un équipement moderne, jusqu'aux villages de brousse, parcourus par les équipes mobiles.

Les graphiques suivants mettent en évidence la progression des services et de leur rendement en quinze ans : de 1924 à 1939.

PERSONNEL EUROPÉEN



Notons d'abord que les crédits sanitaires inscrits aux budgets des diverses colonies, qui étaient d'environ 3 millions en 1900, se sont élevés à 180 millions en 1928 et à 329 millions en 1938-1939. Ceci a permis cela.

Ce personnel est représenté, d'une part, par des officiers et sous-officiers du service de santé des troupes coloniales (pour les trois quarts environ), d'autre part, par des médecins civils des cadres locaux de l'assistance médicale indigène, par des médecins civils contractuels, des infirmières et sages-femmes du cadre général et contractuelles.

Dans le même temps l'ensemble des formations sanitaires de toutes catégories, passe de :

1.235 à 2.479

***

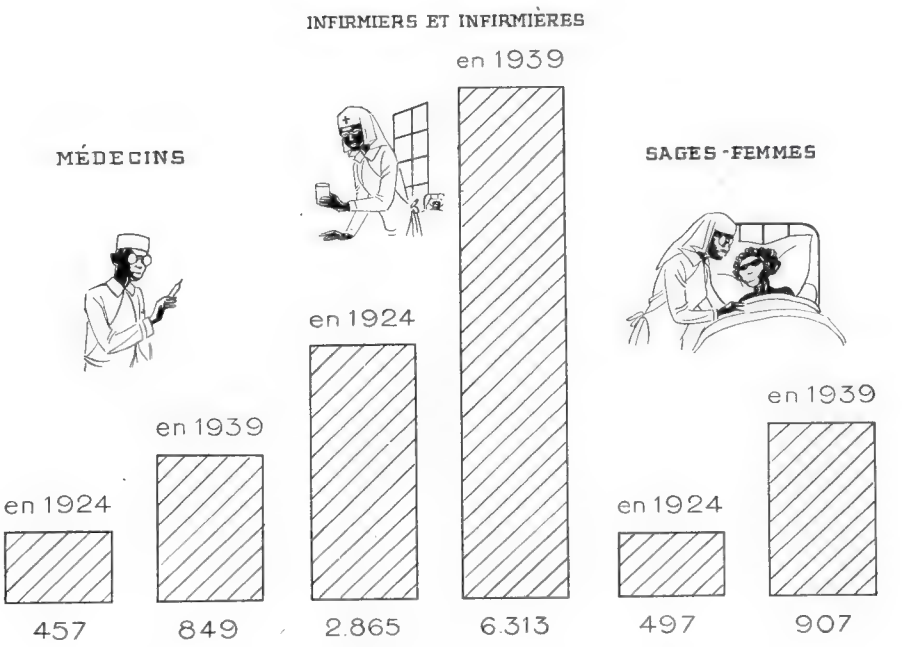
A l'amélioration méthodique de l'équipement en personnel et en matériel de nos services sanitaires a correspondu une lutte plus active contre les maladies endémo-épidémiques et les maladies sociales.

Les Instituts Pasteur d'outre-mer, par leurs découvertes, contribuèrent grandement à l'efficacité de cette lutte. C'est ainsi qu'en dehors de leurs recherches personnelles et des multiples travaux de laboratoire dont ils étaient chargés les Instituts Pasteur d'Indochine consacrèrent le meilleur de leur activité à l'étude du choléra et de la prophylaxie antipalustre. L'Institut Pasteur de Dakar étudia surtout la fièvre jaune ; celui de Brazzaville, la trypanosomiase ; celui de Madagascar, la peste. Ainsi chaque centre scientifique s'efforçait de réduire l'endémie la plus menaçante de sa région.

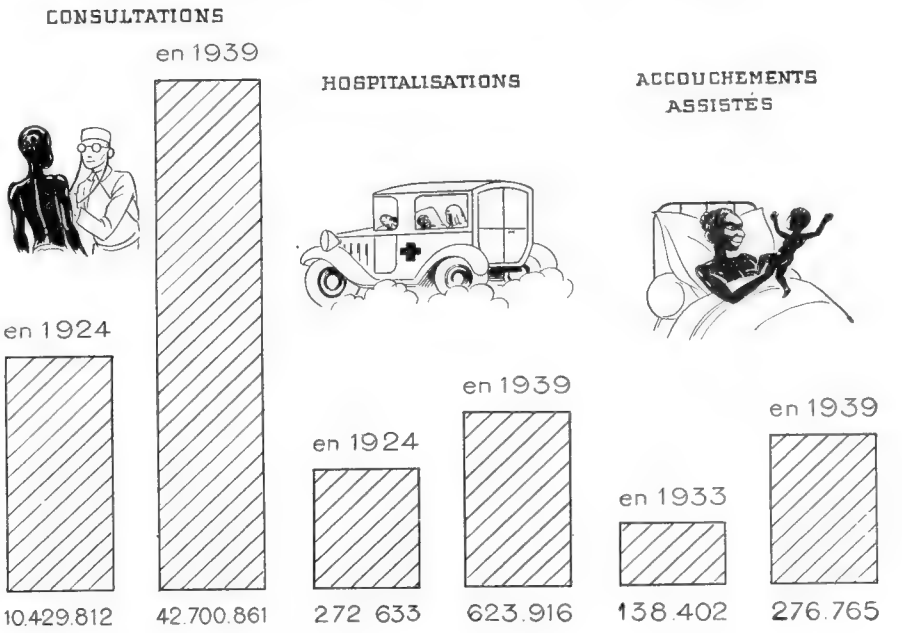
Grâce à une prophylaxie bien comprise, la peste a marqué un recul complet en Afrique occidentale française où, de 1.158 cas en 1934, elle est tombée à deux cas en 1938. A Madagascar, il a été procédé à 2.154.338 vaccinations antipesteuses, de 1935 à 1937 inclus, au moyen du virus-vaccin E. V. préparé à l'Institut Pasteur de Tananarive. Le nombre des cas de peste, qui atteignait 3.493 cas en 1935, a été ramené à 671 cas en 1938.

La variole a pratiquement disparu de Madagascar où elle exerçait jadis ses ravages ; elle est en régression marquée en Indochine et dans

PERSONNEL INDIGÈNE



RENDEMENT DES FORMATIONS SANITAIRES



nos territoires d'Afrique. En Afrique occidentale française il a été pratiqué depuis dix ans un nombre de vaccinations bien supérieur au chiffre de la population totale : 25.268.406 inoculations pour une population qui, en chiffres ronds, est de 14.700.000 individus.

La prophylaxie de la fièvre jaune continue à s'exercer très activement en Afrique noire. La prophylaxie collective est assurée par des services d'hygiène mobiles dont le rôle consiste à rechercher et à détruire les gîtes à larves de stegomya, et à assurer la désinsectisation des locaux. La vaccination, selon le procédé de Seilards-Laigret (ce dernier ancien médecin des troupes coloniales), mise en œuvre en 1934, reste la mesure essentielle de protection contre la fièvre jaune. Plus de dix mille Européens ont déjà reçu les injections du vaccin ; aucun d'eux n'a contracté la maladie. Récemment, le médecin-colonel Peltier, directeur de l'Institut Pasteur de Dakar, a réussi à pratiquer avec succès cette vaccination, par simples scarifications. Plus de cent cinquante mille indigènes ont déjà été vaccinés par ce procédé, en même temps qu'ils étaient immunisés contre la variole. Cette modification de technique, en rendant la vaccination applicable aux masses, permet d'envisager la stérilisation du vaste réservoir humain de virus amaril représenté par les indigènes.

Un gros effort a été fait pour intensifier la lutte contre le paludisme. En Indochine, la création en 1930 d'un service spécial antipalustre annexé à l'Institut Pasteur a permis d'entreprendre l'assainissement de vastes territoires, en partant de données entomologiques et épidémiologiques certaines, avec le concours du service des Travaux publics. L'effort budgétaire appliqué au chapitre « assainissement antimalarien » sur le seul budget d'emprunt, atteint 26.000.000, à répartir sur plusieurs exercices. A Madagascar, un service semblable a été créé en 1935 ; en Afrique, des mesures énergiques ont été également prises.

La maladie du sommeil est activement combattue. En Afrique équatoriale, on observe depuis quelques années une régression nette de l'endémie : les indices de morbidité nouvelle qui atteignaient 7,4 % en 1910 sont tombés à 1,07 %, en 1938. Au Cameroun, où Jamot fut l'animateur incomparrable de la mission de prophylaxie, l'indice de virus en circulation qui atteignait 22,7 % en 1927 est tombé à 0, 76 % en 1938. En Afrique occidentale française, jusqu'en ces dernières années, la maladie du sommeil se présentait sous une forme moins menaçante, dans sa marche envahissante, qu'au Cameroun. Mais à la suite d'une mission qui lui avait été confiée par le ministre des Colonies en 1936, Jamot découvrit un nombre insoupçonné de malades en Haute-Côte d'Ivoire et au Soudan.

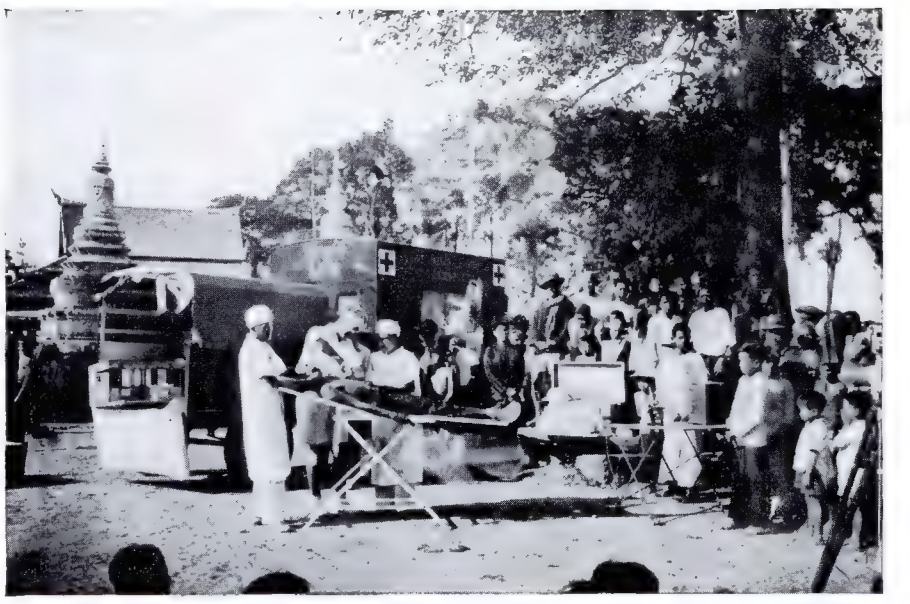
Justement ému de cette situation, M. Georges Mandel, instruit par les excellents résultats obtenus au Cameroun, a créé par arrêté du 20 janvier 1939 le « Service autonome de la maladie du sommeil » en Afrique occidentale et au Togo. Tout fait espérer que cette organisation, dirigée par un technicien éprouvé, chargé d'assurer l'unité de doctrine prophylactique et thérapeutique pour l'ensemble des colonies du groupe, parviendra à maîtriser l'important foyer de l'Afrique occidentale française.

***

La prophylaxie des maladies sociales, tuberculose, lèpre, syphilis, reste l'une des préoccupations constantes du service de santé.

Pour la tuberculose, la vaccination par le B. C. G. découverte par le regretté professeur Calmette, sous-directeur de l'Institut Pasteur et médecin général des troupes coloniales, a été largement répandue dans toutes nos colonies. Des services antituberculeux ont été créés : pavillons d'hospitalisation séparés, dans les hôpitaux de médecine générale, dispensaires annexés aux polycliniques. Des infirmières-visiteuses indigènes, formées dans nos écoles de médecine et encadrées par des Européennes, dépistent les malades et les soignent à domicile.

La lutte contre la lèpre est en plein essor. Un service de dépistage et d'enregistrement des lépreux fonctionne dans chaque colonie. Suivant les recommandations de la commission consultative de la lèpre



81.520.

Équipe médicale mobile du Cambodge.

au ministère des Colonies, présidée par le professeur Marchoux (ancien médecin des troupes coloniales), de l'Institut Pasteur, on s'est orienté partout vers la création de colonies agricoles de lépreux, où les malades vivant d'une vie libre, et cultivant leurs terres, sont ségrégés et traités. L'Institut central de la lèpre à Bamako, inauguré en 1935 par le gouverneur général Brévié est un véritable centre d'études, ouvert à tous les savants français et étrangers. C'est, écrit le professeur Achard, « un centre modèle de recherches scientifiques ». Les indigènes y sont groupés avec leur famille, par races, dans des villages spéciaux.

La syphilis, dont les conséquences sont redoutables pour l'avenir de la race, est traitée dans des dispensaires spéciaux dont la plupart sont munis de l'appareillage de Vernes, dans les grands centres. Dans la brousse, les syphilitiques sont dépistés et traités par les équipes mobiles. Les consultations prénatales, partout organisées, et les consultations de nourrissons s'efforcent avec succès de remédier aux méfaits des maladies vénériennes.

Le cancer qui ne présente pas encore dans nos colonies un péril social comme dans la métropole, est cependant l'objet de recherches attentives. En Indochine en particulier où sa fréquence n'est pas négligeable, l'Institut du radium a été créé à Hanoï et un service anticancéreux existe à Saïgon.

Enfin la vaccination contre la rage, organisée depuis longtemps dans notre Empire, s'est orientée vers la décentralisation des centres de vaccination, par l'emploi des vaccins phéniques.

***

Telle est, brossée en larges touches, notre œuvre sanitaire impériale. Cette esquisse laisse forcément dans l'ombre bien des activités du service de santé, telle que la part considérable qu'il a prise à l'assainissement des villes (adduction d'eau potable, travaux de génie sanitaire, lutte contre les taudis, etc.) et à l'hygiène rurale.

Mais elle serait incomplète si nous ne consacrions pas quelques lignes à la protection de la mère et de l'enfant.

Limitée d'abord aux formations sanitaires des chefs-lieux, cette protection s'est étendue progressivement hors des centres urbains jusqu'aux villages éloignés, par la multiplication des maternités et des consultations prénatales, postnatales et infantiles. Le recrutement de sages-femmes et d'infirmières européennes spécialement qualifiées, assistées de sages-femmes et d'infirmières visiteuses indigènes formées dans nos écoles de médecine d'Hanoï, de Dakar, de Tananarive et de Pondichéry, la collaboration puissante des œuvres privées laïques et religieuses ont permis de faire pénétrer notre action jusque dans les masses rurales.

En quinze ans, le nombre de nos maternités est passé de :

299 à 443,

sans compter les postes d'accouchement de brousse.

Le nombre des sages-femmes indigènes s'est élevé de :

497 à 907

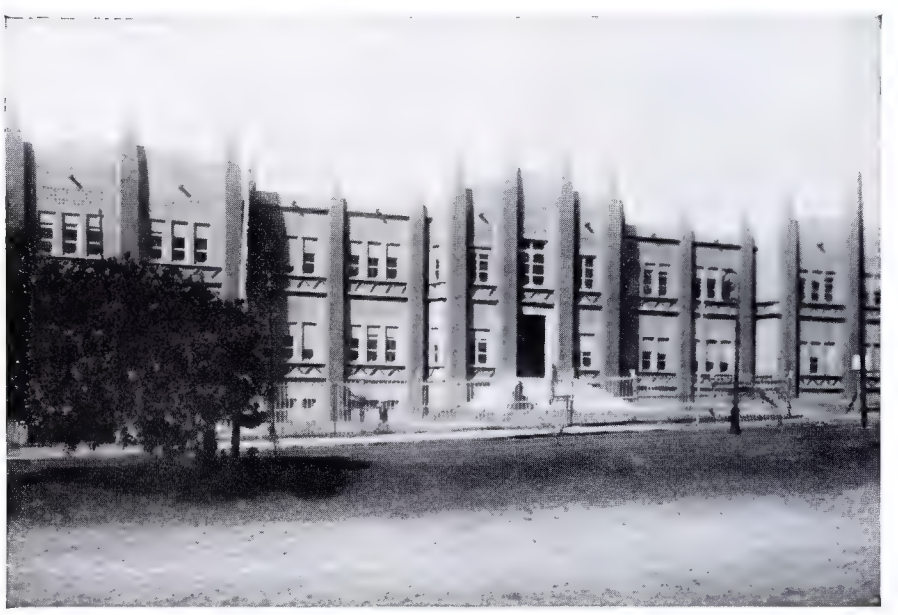
auquel il convient d'ajouter sept cent cinquante matrones éduquées ou accoucheuses rurales, opérant dans les villages.

A cette augmentation de moyens, correspond un rendement considérablement accru.

Alors qu'on ne comptait que quelques milliers d'accouchements surveillés en 1924, on note en 1938 : 276.765 accouchements dont 116.258 assistés à domicile.

Le nombre des consultantes prénatales passe de : 190.262 en 1936 à 244.985 en 1938.

Le nombre des enfants vus aux consultations infantiles s'élève de : 1.265.270 à 1.868.985.



81.519.

La maternité indigène à Dakar.

LES PROGRÈS DE L'ENSEIGNEMENT

La France a entrepris dans ses territoires d'outre-mer, à des degrés divers suivant l'évolution et le niveau culturel des peuples qu'elle éduque, une tâche immense d'éducation, de formation, de création et d'humanité.

Dans les vieilles colonies — Martinique, Guadeloupe, Réunion, etc. — la tâche est remplie et le niveau est à égalité avec la métropole.

En Afrique, suivant le mot d'un auteur anglais, « les Africains apprennent à être Français ». En Indochine, une nouvelle civilisation s'institue, symbiose de l'esprit français et des traditions extrême-orientales.

Dans les colonies de jadis, détachées de la mère patrie au cours de l'histoire, la France se survit par la pensée et par la langue.

D'une façon générale, et compte tenu de ces différences très notables suivant les pays auxquels elles s'appliquent, deux préoccupations inspirent notre action en matière d'enseignement :

1° Distribuer un enseignement de masse, c'est-à-dire faire en sorte que l'ensemble de la population scolaire tire de son passage à l'école un profit certain, immédiat et durable ;

2° Dégager une élite indigène apte à participer de plus en plus largement à la gestion de son pays ou, plus précisément, procurer aux divers services administratifs les collaborateurs indigènes dont ils ont besoin.

C'est ce dernier objectif que, dans l'ordre chronologique, l'enseignement aux colonies s'est d'abord donné et toute l'organisation scolaire — méthodes et programmes — a été subordonnée à la satisfaction d'un besoin, réduit d'ailleurs au recrutement d'un nombre plus ou moins élevé de commis de finances ou de secrétariat. La nécessité est ensuite apparue d'étendre ce recrutement aux commis des cadres techniques (chemins de fer, travaux publics, enseignement, service de santé) ; mais c'est, en somme, beaucoup plus tard qu'on s'est avisé des véritables dangers auxquels on s'exposait en fournissant cette seule formation de quelques « lettrés », car, en définitive, on avait mis sur pied un système qui comportait beaucoup d'appelés et peu d'élus.

Que pouvaient bien devenir tous ceux qui, d'étape en étape, étaient restés en chemin ? Ce qu'on peut dire, c'est que, déracinés par l'école, déçus dans leurs espoirs, ils se réintégraient difficilement dans leur milieu d'origine.

La France a remédié à une telle situation et c'est alors qu'est née l'école rurale, c'est-à-dire l'école qui répète tous les aspects de la vie au village. Mais, dans ce cadre familier que l'école reconstitue, on apprend à mieux vivre. Sur le champ de l'école rurale on apprend à mieux travailler la terre, à mieux semer, à mieux planter ; à l'étable scolaire on apprend à soigner les animaux, ce que les adultes du village ignorent complètement ; à l'atelier on apprend à planter un clou, à réparer une porte, à emmancher un outil. En bref, on prend à l'école un certain nombre d'habitudes de vie qui constituent un progrès certain. Loin de déraciner, l'école ainsi conçue enracine ; partout, la transformation des écoles de l'ancien type est en cours. Partout en Afrique noire on a groupé autour de l'école rurale les sympathies agissantes de tous les services techniques qui viennent collaborer à l'enseignement qu'on y donne.

Désormais, notre édifice scolaire comporte à la base, pour l'enseignement de masse, des écoles de village conçues sur le type qui vient d'être décrit ; puis, intermédiaires entre l'enseignement de masse et l'enseignement sélectif, des écoles régionales. Ces écoles participent de l'enseignement de masse par leurs cours préparatoire et élémentaire et de l'enseignement sélectif par leur cours moyen, qui prépare au certificat d'études.

Enfin, dernière étape pour l'enseignement sélectif, quatre écoles supérieures correspondant à l'agriculture, aux travaux publics, au service de santé, à l'administration et à l'enseignement.

L'enseignement et l'éducation des filles indigènes, principalement en Afrique noire et à Madagascar, a retenu l'attention de l'administration coloniale.

Il ne s'agissait pas seulement, en l'espèce, d'une question d'enseignement susceptible de prolonger notre effort, mais d'un problème plus vaste qui concerne l'évolution sociale des peuples indigènes. Pour fixer les progrès que nous apportons dans la masse indigène, pour réaliser l'amélioration du niveau de vie, pour défendre la race, assurer la sécurité de la vie et du foyer, un immense effort d'éducation de la femme indigène a paru nécessaire.

L'école des filles, en pays indigène, est désormais essentiellement une école de la vie nouvelle, l'école de l'hygiène de la maison, du foyer. Une liaison étroite et constante a été réalisée avec le service de santé.

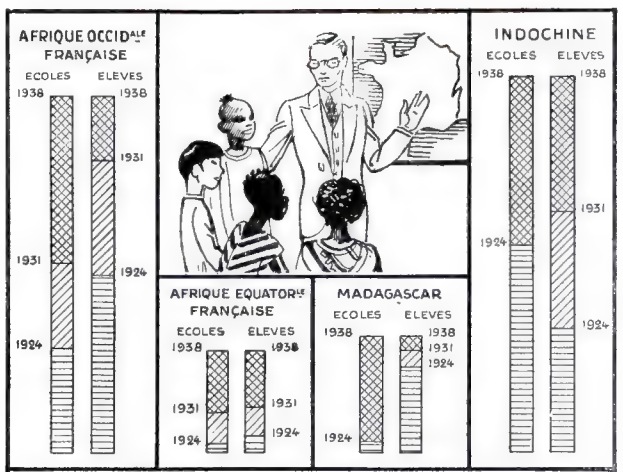
La France s'est, en outre, préoccupée de l'éducation des métisses de l'enseignement professionnel, agricole et artisanal.

Enfin, le rôle d'un enseignement colonial dans la métropole est apparu considérable. C'est à l'université et à l'école qu'il appartient de forger l'âme d'une nation, ses cadres, son avenir. Pas de colonisation possible sans conscience ou sans esprit colonial. Il nous faut, à la fois, « la science et la notion de l'Empire ».

Les colonies entrent dans nos programmes scolaires avec leurs multiples aspects, leur importance et leur force éducative.

Les nouveaux programmes de l'enseignement du premier degré établis dans la métropole en 1938 donnent pour la première fois, en vertu de récentes instructions de M. Georges Mandel, ministre des Colonies, en ce qui concerne le programme de géographie une place importante et aussi nettement reconnue à la France d'outre-mer, qui se trouve remplir la plus grande partie de la classe du certificat d'études. La France d'outre-mer est enseignée, à la mesure de son rôle et de son importance, à tous les élèves de France.

Un tel enseignement s'est imposé davantage encore si possible dans les écoles des colonies mêmes. Tous les élèves de tous les pays français doivent savoir qu'ils font partie de la France d'outre-mer, dont ils doivent connaître la grandeur, le passé, les forces et les ressources.



ENSEIGNEMENT OFFICIEL AUX COLONIES 1924-1938
Tableau par Catégories d'Enseignement

	ENSEIGNEMENT FRANÇAIS				ENSEIGNEMT FRANCO-INDIGÈNE			
	1924		1938		1924		1938	
	Ecoles	Elèves	Ecoles	Elèves	Ecoles	Elèves	Ecoles	Elèves
I. ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR	3	578	6	1.048				
II. ENSEIGNEMENT SECONDAIRE	13	4.782	19	8.205				
III. ENSEIGNEMENT PRIMAIRE SUPÉRIEUR	4	230	5	734	19	3.861	26	6.582
IV. ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET PROFESSIONNEL	2	123	3	252	17	2.025	58	3.557
V. ENSEIGNEMENT PRIMAIRE ET ÉLÉMENTAIRE	378	55.341	457	79.178	5.506	306.379	9.303	699.433

ANNÉE 1924 — Ecoles : 5942 — Elèves : 373.319
ANNEE 1938 — Ecoles : 9877 — Elèves : 798.989

PROGRESSION DE L'ENSEIGNEMENT OFFICIEL DANS LES 4 PRINCIPALES COLONIES

	Ecoles			Elèves		
	1924	1931	1938	1924	1931	1938
A.E.F.	22	76	172	1.688	5.365	9.290
A.O.F.	355	447	741	28.210	47.058	57.283
Madagascar	99		1.009	93.204	112.000	123.271
Indochine	4.840	7.338	7.799	170.748	385.198	482.234

SERVICE DE L'ENSEIGNEMENT AUX COLONIES EN 1938
(Répartition par Colonies)

	ENSEIGNT OFFICIEL		ENSEIGNT PRIVÉ	
	Ecoles	Elèves	Ecoles	Elèves
A.E.F.	172	9.290	124	12.605
A.O.F.	447	57.353	81	12.823
Cameroun	184	10.637	227	10.893
Guadeloupe	113	24.080	16	2.015
Guyane Française	31	2.651	5	793
Indochine	7.338	482.234	1.519	100.244
Inde	67	14.090	98	7.834
Madagascar	1.009	123.271	1.141	113.455
Martinique	130	33.260	5	586
Nouvelle-Calédonie	68	3.251	58	2.872
Nouvelles-Hébrides	1	132	3	93
Océanie	83	5.882	8	2.164
Réunion	167	22.217	28	4.951
Somalis	3	209	17	729
St Pierre-Miquelon	4	332	3	516
Togo	60	10.100	54	3.700
	9.877	798.989	3.837	276.273

Total des Elèves en 1938 : 1.071.652
Total des Ecoles en 1938 : 13.264

L'EMPIRE EN FRANCE

Jusqu'en 1881, l'administration des colonies a fait partie du département de la Marine, dont elle n'a été distraite qu'une seule fois, de 1858 à 1860, par la création éphémère d'un ministère de l'Algérie et des Colonies.

En 1881 Léon Gambetta, président du Conseil, créait un ministère du Commerce et des Colonies qui marquait le point de départ d'une organisation nouvelle et la première base sérieuse vers l'autonomie.

Rendue à la Marine l'année suivante, la direction des Colonies était constituée définitivement en administration autonome par un décret de 1885, sans cesser toutefois de relever de ce département. Jusqu'en 1893 elle fut rattachée plusieurs fois à l'un ou l'autre de ces ministères.

C'est une loi du 20 mars 1894 qui a érigé l'administration des Colonies en ministère distinct. Maurice Lebon, alors sous-secrétaire d'Etat, ayant démissionné parce qu'il « se trouvait dans l'impossibilité de diriger convenablement son département, ayant la responsabilité et non l'autorité d'un ministre », c'est Casimir Périer qui le fit consacrer par une loi, et Boulanger, sénateur de la Meuse, fut le premier ministre des Colonies.

Depuis cette époque, soixante-six gouvernements se sont succédé au pouvoir, mais, heureusement, il y eut un nombre moindre de ministres des Colonies, puisque plusieurs d'entre eux y firent des stages assez longs : M. Albert Sarraut à six reprises, MM. Léon Perrier et Louis Rollin à quatre reprises, M. Marius Moutet à trois reprises, M. Henry Simon resta trois ans, M. Albert Lebrun, deux ans, enfin M. Georges Mandel atteindra bientôt sa troisième année.

Le ministère des Colonies a compté parmi ses titulaires des hommes d'Etat qui ont connu les plus hautes destinées : MM. Gaston Doumergue, Albert Lebrun, Messimy, Maginot, Edouard Daladier, René Besnard, Piétri, Albert Sarraut, Laval. Il est à noter encore qu'à fin 1930 M. Théodore Steeg y avait transporté la présidence du Conseil et qu'en 1934, Henry de Jouvenel avait pu, pour la première fois, mais pour quelques jours seulement, grouper tous les services de nos territoires extérieurs sous le titre de « ministère de la France d'outre-mer ».

Depuis 1929, le rôle du ministère des Colonies n'ayant cessé de croître en importance après la grande guerre, l'étendue des fonctions ministérielles contraignit le gouvernement à doter celui-ci de sous-secrétaires d'État, dont la plupart ont été choisis parmi les parlementaires coloniaux : MM. Diagne, Delmont, Brunet, Monnerville, Candace, etc.

De 1894 à 1910, le ministère des Colonies siégea au pavillon de Flore, dans l'aile actuellement occupée par les services de la Loterie nationale, mais son développement obligea de le transférer plus au large dans l'ancien couvent des Frères de Saint-Jean-de-Dieu, situé à l'angle de la rue Oudinot et du boulevard des Invalides.

Actuellement, en dehors des services du cabinet du ministre, l'armature du ministère des Colonies est constituée de cinq grandes directions, qui sont : Affaires politiques, Affaires économiques, Personnel et Comptabilité, Contrôle et Services militaires.

Il s'y ajoute deux inspections générales : Travaux publics des colonies et Service de santé des colonies. Enfin, l'Inspection conseil de l'instruction publique des colonies, qui dépend, comme les Archives et la bibliothèque, du bureau du cabinet.

Plusieurs services techniques et annexes existent autour de cette armature essentielle : il faut faire une place spéciale au service administratif colonial, qui est chargé principalement de la passation des marchés et de la liquidation des dépenses, des subventions et du contentieux.

Plusieurs conseils, comités et commissions fonctionnent au ministère des Colonies, dont le principal est le Conseil supérieur de la France d'outre-mer, qui comporte un certain nombre de délégués élus représentant les pays n'ayant pas de représentants parlementaires et des membres nommés par décret, répartis en deux sections : économie et législation.

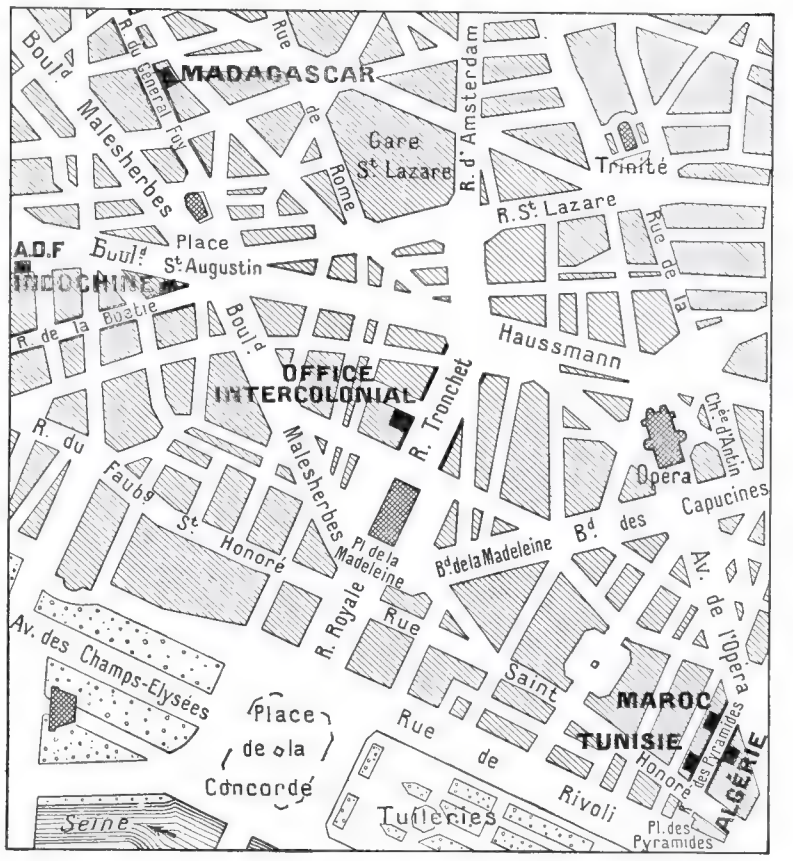
Le ministère des Colonies comporte également un certain nombre d'établissements et annexes extérieurs : l'Ecole nationale de la France d'outre-mer, érigée avenue de l'Observatoire, qui fut créée en 1889 et constitue la pépinière du corps d'élite des administrateurs qui ont la charge de gérer notre domaine colonial jusqu'au fond de la brousse, ainsi que de la magistrature coloniale.

Puis l'Institut national d'agronomie de la France d'outre-mer, qui fut autrefois le Jardin colonial de Nogent-sur-Marne et qui, l'été dernier, a été scindé en deux : l'Ecole supérieure d'agriculture coloniale, 20, rue La Boétie, et la Section technique d'agriculture tropicale, 97 *bis*, avenue de la Belle-Gabrielle, à Nogent-sur-Marne.

Depuis l'Exposition coloniale de 1931 existe, à la Porte-Dorée, le Musée permanent de la France d'outre-mer, avec son aquarium, une bibliothèque et, enfin, le Service technique des bois coloniaux.

Depuis 1919 l'ancien Office colonial qui existait au Palais-Royal et comportait des délégations de nos gouvernements généraux a vu chacun de ceux-ci autonomisé en agences économiques qui, véritables ambassades de nos proconsulats d'outre-mer, allèrent s'installer en divers points de la capitale.

Dès 1934 M. Louis Rollin projetait, pour les réunir à nouveau dans un cadre moderne accessible au grand public, la création d'une Maison de la France d'outre-mer, mais le coût d'une telle installation n'a pu encore permettre de réaliser ce projet d'ordre impérial.



OÙ SE RENSEIGNER :

ALGÉRIE, 16, RUE DES PYRAMIDES - OPÉ. 21-86
TUNISIE, 9, RUE DES PYRAMIDES - OPÉ. 94-86
MAROC, 21, RUE DES PYRAMIDES - OPÉ. 75-63
AGENCE DE L'INDOCHINE ET DU PACIFIQUE, 20, RUE LA BOÉTIE - ANJ. 26-94
SERVICE INTERCOLONIAL D'INFORMATION, OFFICE DE PLACEMENT AUX COLONIES, SERVICE DES FOIRES ET EXPOSITIONS,
AGENCES DE L'AFRIQUE ÉQUATORIALE, DES ANTILLES, DES TERRITOIRES SOUS MANDAT, 11, RUE TRONCHET - ANJ. 57-94, 59-50, 78-63
AGENCE DE L'AFRIQUE OCCIDENTALE, 159, BOULEVARD HAUSSMANN - ELY. 88-70
AGENCE DE MADAGASCAR, 40, RUE DU GÉNÉRAL-FOY - LAB. 73-84
AGENCE CENTRALE DES TIMBRES COLONIAUX, 85, AVENUE LA BOURDONNAIS
MINISTÈRE DES COLONIES, RUE OUDINOT
SERVICES COLONIAUX A MARSEILLE, BORDEAUX ET NANTES

Cependant, diverses décisions d'ordre administratif ont tendu, dans cet esprit, au regroupement des services commerciaux et de propagande de l'Empire. Un décret du 12 mars 1937 a institué un Service intercolonial d'information et de documentation, installé 11, rue Tronchet, auquel est annexé un Commissariat général permanent pour la propagande coloniale et la coordination des services commerciaux des diverses agences.

Le Service intercolonial d'information et de documentation, à qui sont conférées toutes les attributions ultérieurement exercées par lesdites agences en matière de presse, d'information, de publicité et de documentation générale, est divisé en deux sections principales, dont l'une édite, à l'usage des rédactions de journaux et des grandes associations coloniales, un bulletin quotidien, créé en août 1938 par M. Georges Mandel, qui publie au jour le jour des informations et des études sur tout l'Empire et qui se substitue à toutes les publications périodiques antérieurement diffusées par les différents services et gouvernements coloniaux ; il est doublé d'une édition hebdomadaire de langue allemande pour la propagande extérieure.

Le service de documentation tient à la disposition des journalistes, conférenciers, instituteurs, etc., des monographies et des dossiers sur tous les grands problèmes et matières premières, une bibliothèque étendue, enfin une photothèque et une cinémathèque illustrant par l'image la connaissance de nos dépendances d'outre-mer. Ce service a déjà alimenté des centaines de conférences en province et à l'étranger et de fréquentes causeries scolaires. Il a enfin contribué à enrichir de nombreuses bibliothèques de documentation et à instruire et distraire nos troupes aux armées pendant les longues soirées d'hiver.

Il est en liaison permanente avec le bureau de presse qui fonctionne au cabinet du ministre des Colonies et qui assure, conjointement avec le ministère des P. T. T., la propagande radiophonique coloniale par le truchement des postes d'Etat.

Par un décret d'août 1939 les agences économiques ont été réunies en deux groupes : l'un, de l'Indochine et du Pacifique, qui fonctionne, 20, rue La Boétie ; l'autre, des colonies d'Afrique et des gouvernements autonomes installé auprès du Service intercolonial, ainsi que l'Office de placement et le Service des foires et expositions, 11, rue Tronchet. Ce dernier réunit en particulier trois gouvernements généraux : l'A. E. F., l'A. O. F. et Madagascar. En dépendent les satellites ci-après : l'Office du Niger, l'Agence comptable des timbres coloniaux, dont les guichets, 85, avenue La Bourdonnais, tiennent à la disposition des collectionneurs et du public toutes les figurines de nos colonies, vendues à leur valeur faciale.

En terminant cette revue synthétique des institutions coloniales de la métropole, il convient de mentionner les services coloniaux des trois grands ports de commerce, têtes de ligne des services desservant notre Empire : Marseille, Bordeaux et Nantes.

Tels sont les organismes qui centralisent au sein du gouvernement de la métropole la direction de tous les services de la plus grande France, qui rayonne sur les cinq parties du monde et dans les deux hémisphères et constitue l'expression de la pensée et de la culture françaises dans l'Univers.

LES CINQ PARTIES DE L'UNION INDOCHINOISE

VALEURS INTELLECTUELLES
ET SOCIALES

■

TONKIN

▪

ANNAM

▪

LAOS

▪

CAMBODGE

▪

COCHINCHINE

▪

LES ÉCOLES D'ART

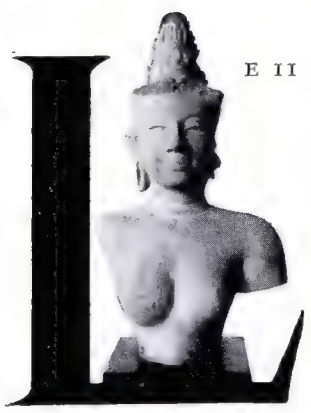
▪

LE TOURISME

▪

82.297.

Devant le Grand Lac, à Hanoï.



82.296.

LE 11 décembre 1939 le général Catroux, ouvrant la cession du grand conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, exposait en quelques phrases nettes ce que devait être le rôle dans la guerre de cette partie de l'Empire français. On a pu lire dans l'enquête de Paul-Emile Cadilhac les mesures économiques et militaires prises par l'Union indochinoise pour coopérer à la grande lutte.

Cependant, l'Union indochinoise représente autre chose qu'un organisme économique et militaire : une expérience entreprise par la France il y a un peu plus d'un demi-siècle et dont il serait injuste de passer sous silence certains aspects. Les valeurs économiques et matérielles doivent se compléter de valeurs spirituelles et sociales.

Il semble nécessaire, d'une part, de faire mieux connaître les diverses provinces qui composent l'Union indochinoise et, d'autre part, de dégager pour ce vaste ensemble ces valeurs spirituelles et sociales. Ces deux thèmes développés ici compléteront harmonieusement la physionomie de cet empire d'Extrême-Orient.

DE LA LUMIÈRE

Ce fut le dernier mot de Gœthe expirant. Il faut non seulement guider un peuple, mais l'éclairer. C'est le rôle de l'école.

C'est sans doute dans le domaine de l'enseignement primaire et élémentaire que la France a réalisé là-bas le plus grand effort. Ces écoles, au nombre de 6.412 en 1920, sont actuellement 8.508, soit un accroissement de 32 %. D'autre part, les effectifs sont passés, dans le même temps, de 396.000 élèves à 617.000. L'enseignement, d'inspiration populaire, a été adapté aux diverses races qu'il s'agit d'enseigner et tient compte des réalités historiques et géographiques du pays. Au Cambodge, un type spécial s'est créé : l'école de pagode, dont les bonzes sont devenus de véritables instituteurs. Ajoutons à cela le développement de l'enseignement professionnel dans six écoles qui comprennent trois sections : fer, bois, électricité et toutes matières correspondant à des besoins locaux réels.

Toutefois, la formule strictement française de l'enseignement est également représentée en Indochine, notamment pour les enfants des planteurs, des fonctionnaires, des commerçants. Cet enseignement est donné dans 33 écoles primaires, 9 écoles primaires supérieures et 3 lycées. Le nombre des écoliers, de 2.529 en 1935, est passé à 6.693.

L'enseignement supérieur a été inauguré dès 1902, par Paul Doumer, avec une École de médecine. L'Université indochinoise, née en 1917, a créé en outre, à Hanoï, une École de droit et une Ecole des beaux-arts dont il sera parlé plus loin. Le nombre des étudiants atteint, à l'heure actuelle, environ 700.

Il faut y joindre l'Ecole spéciale d'agriculture et de sylviculture déjà signalée, dont l'influence s'avère très heureuse sur le régime des cultures en Indochine.

L'extension de l'Université est prévue. Elle est même à l'étude. On prévoit une Ecole des sciences, générales et appliquées, orientée surtout vers l'étude des questions scientifiques intéressant l'Indochine et l'Extrême-Orient.

L'AME D'UN PEUPLE

Le présent vit du passé — et aussi de l'avenir. On ne l'a pas oublié à Hanoï. Par l'enseignement on s'est efforcé non seulement d'éclairer ces populations, mais encore d'éveiller leur

mémoire aux grands souvenirs de leur passé. Parallèlement on s'ingéniait à conserver intacts ou à restaurer les monuments caractéristiques de leur histoire et de leurs religions.

Cette œuvre a été magistralement conduite par l'Ecole française d'Extrême-Orient, créée dès 1898, spécialisée dans toutes les recherches historiques, archéologiques et linguistiques intéressant l'Union indochinoise. Sous l'impulsion de ses directeurs, dont le dernier en date est l'éminent M. Coedès, plus de 1.200 monuments ont été classés et entretenus; le groupe d'Angkor, qui fait l'objet d'une protection spéciale, est en pleine restauration; enfin des inspecteurs choisis parmi les membres architectes sont répartis entre les divers pays de l'Union, où ils accomplissent de très utiles missions de surveillance et d'entretien.

L'Institut est doté d'une bibliothèque d'environ 36.000 volumes européens et d'un fonds chinois de 20.000 volumes qui est un des plus riches du monde. L'école possède, en outre, deux musées archéologiques : à Hanoï, dans un vaste immeuble où sont représentés tous les pays d'Extrême-Orient, de l'Inde au Japon; à Tourane, où se trouvent rassemblés de passionnants vestiges de la sculpture et de l'architecture cham. Des musées d'art locaux ont été également fondés à Saïgon, Phnom-Penh, Hué et Thann-Hoa.

81.521.

Hanoï. — Hôpital René-Robin.

CONTRE LA SOUFFRANCE

Non seulement il fallait lutter ici contre les maladies connues dans les pays tempérés, mais encore contre ces maux spécifiquement tropicaux que sont le paludisme, la dysenterie, les hépatites, voire la peste ou le choléra.

81.503.

Institut des recherches agronomiques et forestières de l'Indochine à Hanoï.

L'effort réalisé est considérable. En 1914 les statistiques indiquaient 75.000 malades hospitalisés et 2.175.000 journées de traitement. En 1929, ces chiffres montaient à 222.000 et à 3.731.000. En 1938 il y a eu 365.000 malades hospitalisés et 6.547.000 journées de traitement. Parallèlement, les consultations données, qui atteignaient 5.859.000 en 1919, sont actuellement de 13.708.000.

Il est difficile d'établir partout des hôpitaux ou des centres de consultation bien outillés. On a donc pensé qu'il fallait aller au-devant des malades. Chaque circonscription administrative a été divisée en secteurs sanitaires groupant de quinze à vingt villages. Des infirmiers ruraux, toujours sur les routes et les pistes, sont chargés de repérer les patients et de les diriger soit sur l'hôpital provincial, soit sur une infirmerie rurale. Au Cambodge le service médical dispose d'autos et de remorques qui lui permettent de joindre les points les plus déshérités. Au besoin, le matériel est fractionné en charges de 25 kilos et acheminé par porteurs, chevaux ou éléphants jusqu'au village où une intervention a été jugée nécessaire.

On multiplie la création des dépôts ruraux de médicaments et on envisage la création d'un corps d'hygiénistes adjoints et d'assistantes sociales.

Les hôpitaux des grandes villes se révèlent aussi parfaits que ceux de la métropole. L'hôpital René-Robin, à Hanoï, s'inspire notamment des principes appliqués au nouveau Beaujon ou à l'hôpital-faculté de Lille. N'oublions pas les Instituts Pasteur, dont celui de Nhatrang, dirigé par l'illustre Yersen, qui est un des plus purs foyers scientifiques du monde.

Ajoutez à cela la création d'orphelinats, d'hospices d'aveugles, d'incurables et d'aliénés, bref un vigoureux ensemble dirigé contre la misère, la maladie et la mort.

Ce chapitre des valeurs spirituelles et sociales est-il clos ici ? Certes non ! Au fur et à mesure que vous déchiffrerez les pages suivantes, consacrées au Tonkin, à l'Annam, au Laos, au Cambodge et à la Cochinchine, vous le verrez s'amplifier et se compléter.

81.515.

Musée Louis-Finot, à Hanoï.

I. — AU TONKIN

Le Tonkin se divise en deux parties très nettement distinctes, d'une part la région basse, qui comprend, outre le delta proprement dit, les vallées moyennes du fleuve Rouge, de la rivière Claire et de la rivière Noire; d'autre part la région montagneuse, qui couvre les quatre cinquièmes du territoire tonkinois.

La région basse, dont la superficie peut être évaluée à 15.000 kilomètres carrés, nourrit 7 millions d'êtres humains. La région montagneuse s'étend en arc de cercle autour du delta tonkinois. La superficie en est de près de 100.000 kilomètres carrés, la population, approximativement de 1 million d'habitants et se compose de races extrêmement diverses.

LE SORT DES CULTIVATEURS

La masse des populations du delta est constituée de paysans. Les ouvriers, les commerçants sont en général des cultivateurs pourvus d'une profession supplémentaire souvent accessoire et passagère. Les intellectuels qui exercent des professions libérales et les fonctionnaires eux-mêmes ont de fortes attaches paysannes qui les ramènent dans leurs villages en de multiples occasions au cours de leur carrière et souvent définitivement lorsque a sonné pour eux l'heure de la retraite.

Le paysan annamite est, dans l'ensemble, très pauvre même quand il est propriétaire. Les propriétaires de rizières seraient, dans le delta du Tonkin, au nombre de 950.000 et se répartiraient comme suit :

Propriétaires possédant moins de 1 mâu (0 ha 36), 586.000; cultivant de 1 à 5 mâu (0 ha 36 à 1 ha 80), 283.000; possédant de 5 à 10 mâu (1 ha 8 à 3 ha 60), 60.000; de 10 à 50 mâu (3 ha 60 à 18 hectares), 20.000; de 50 à 100 mâu (18 hectares à 36 hectares), 800; plus de 100 mâu (plus de 36 hectares), 200.

Il y a lieu de remarquer qu'il n'entre dans cette énumération que les propriétaires. On peut dire qu'il existe en outre 500.000 Annamites astreints au paiement de l'impôt personnel qui ne possèdent ni terres ni rizières.

Si ces chiffres n'étaient accompagnés d'aucun commentaire on se demanderait par quel miracle la population pauvre du Tonkin peut arriver, dans cet état de dénûment, à assurer sa misérable subsistance. Elle y parvient cependant en recourant à un ou plusieurs des procédés suivants : culture des rizières communales; culture des terrains ou de rizières pris en fermage ou en métayage; louage de services sur les exploitations agricoles ou dans les entreprises industrielles et minières; pratique d'une profession ou d'un commerce; émigration.

La question essentielle — et qui domine tout — est celle du surpeuplement du delta. Elle a été étudiée plus haut dans la vaste enquête consacrée à l'Union indochinoise. On ne saurait y revenir, pas plus que sur l'aménagement des irrigations.

LE SORT DE LA CLASSE OUVRIÈRE

Les groupements individuels importants sont concentrés à Hanoï, à Haïphong, à Namdinh et dans les régions minières : Hongay, Tinh-tuc, Phan-mê, Cho-diên, Kébao. Le genre de vie du coolie des mines diffère d'ailleurs assez sensiblement de celui de l'ouvrier employé dans les usines ou sur les chantiers.

Les mines groupent environ 40.000 coolies, dont 35.000 à 36.000 pour les charbonnages, et 4.000 à 5.000 pour les étains et le zinc. Le coolie des mines est en général moins malheureux que le paysan. Il a un salaire plus élevé. Par contre, il ne jouit pas des revenus complémentaires dont bénéficie le cultivateur et vit, loin de son village, d'une existence un peu désaxée.

L'esprit de l'ouvrier mineur est celui d'un paysan fruste doté d'un métier occidental tout nouveau pour lui.

C'est un travailleur en général médiocre, sous-alimenté et débile, fournissant un effort juste suffisant pour n'être pas renvoyé du chantier : son rendement est au maximum égal au quart, parfois équivalent au dixième de celui d'un mineur européen. Il est imprudent, ignore le danger et le brave avec témérité. On a vu des coolies cacher de la dynamite dans leurs lampes de mineur ! Il est attaché au cai-tâcheron, personnage qui lui sert de guide, souvent de nourrisseur, de banquier, toujours d'interprète auprès de la direction... et qui l'exploite.

Les coolies employés au service des principales sociétés minières sont groupés dans des agglomérations, dont certaines, comme Campha-Mines, Campha-Port et Hongay sont, de véritables petites villes pourvues de l'eau courante et de l'électricité. Ils sont logés soit dans des habitations construites par la société, qu'ils occupent gratuitement ou moyennant une faible redevance, soit dans des maisons ou cabanes qu'ils ont bâties eux-mêmes.

Certaines entreprises minières ont accompli un effort pour améliorer les conditions sanitaires de leurs ouvriers en multipliant le nombre des maisons en brique, en construisant des hôpitaux, des infirmeries, en installant des réseaux de distribution d'eau potable, des bains-douches, des stades, etc.

Le sort de l'ouvrier qui travaille en usine est nettement meilleur

81.499.

Elevage du buffle à Son-La (Tonkin).

81.507.

Pont en ciment armé sur le Song-Tra Ly.

que celui du coolie des mines. Le travailleur de l'usine s'éloigne moins de son village d'origine, vit dans un milieu annamite qui lui devient rapidement familier, mène une existence familiale, habite un logement au moins équivalent à celui qui l'abriterait dans son hameau. Son salaire, sans être élevé, est bien supérieur à celui des hommes de sa catégorie. Sa femme pratique souvent un petit commerce ou travaille elle-même.

DANS LA HAUTE RÉGION

Les populations éparses dans les vallées et sur les montagnes de la haute région vivent à peu près exclusivement de l'agriculture.

Elles se divisent en plusieurs peuplades de race et de mœurs différentes. Elles vivent à une altitude qui varie suivant les races : les Thai et les Muong cultivent les vallées, les plaines étroites encloses entre les hauteurs; les Mans occupent le flanc des montagnes, mais ne dépassent guère la courbe des 1.000 mètres; les Méos, les Lolos, les Hounis et autres races d'origine tibétaine parcourent les sommets élevés, entre 1.000 et 2.000 mètres.

La plupart des groupements de la haute région sont sédentaires. Certains sont restés nomades et changent constamment d'habitat. Tandis que les premiers, dans les vallées, cultivent la rizière à la façon des Annamites et plantent le maïs, les seconds vivent sur les hauteurs de la culture du riz de montagne et des pavots et de l'élevage du buffle.

Les habitants des vallées mènent une vie sensiblement plus large que celle des paysans du delta. La terre ne leur manque pas. Ils sont d'ailleurs en général peu enclins à travailler. Un effort modéré leur permet de vivre confortablement dans des cases vastes et souvent bien aménagées, de se procurer l'alcool dont ils usent volontiers, d'organiser des fêtes villageoises...

La vie des habitants de la montagne est plus rude. Le climat est plus froid, la terre est plus aride, les risques sont plus nombreux. L'existence est moins confortable et, pour beaucoup, comporte de fréquents déplacements.

Toutes ces tribus avaient naguère encore une organisation proprement féodale. L'influence française a réduit ou supprimé ce que l'autorité des chefs autochtones pouvait avoir d'excessif.

81.510.

La porte d'Annam et l'ancienne route Mandarine traversant la chaîne montagneuse qui sépare le Tonkin de l'Annam.

L'ŒUVRE D'UN DEMI-SIÈCLE

On ne saurait revenir ici sur l'équipement économique et agricole du Tonkin, dont il a été question longuement dans l'étude consacrée à l'ensemble de l'Indochine. Quelques points, cependant, appellent brièvement des précisions.

La France a donné aux habitants des villes et des campagnes la sécurité. Rappelez-vous les guerres incessantes qui désolaient jadis ces contrées et les exploits des Pavillons-Noirs !

La protection de la santé publique a été réalisée de toutes pièces. On a organisé l'assistance médicale, jugulé les épidémies et les maladies microbiennes, enrayé le paludisme, lutté contre les affections oculaires, arrêté la mortalité infantile. La preuve la plus évidente de cette action réside dans cette surpopulation aujourd'hui un peu inquiétante et qui pose de nouveaux problèmes. Au surplus, voici quelques chiffres concluants : en 1936, 3.168.735 consultations médicales gratuites; 17.676 opérations chirurgicales; 2.619.000 vaccinations antivarioliques; 88.629 vaccinations anticholériques; 14.183 vaccinations antituberculeuses.

On s'est efforcé de lutter, au point de vue social, contre l'accaparement de la petite propriété privée en permettant aux cultivateurs, au moyen de banques agricoles de crédit mutuel, de se passer des offices des usuriers. Pour libérer le paysan des intermédiaires on crée des coopératives agricoles.

L'effort scolaire, si magnifiquement poursuivi dans toute l'Union indochinoise, comme on a pu le noter plus haut, a été ici largement développé. Quelques chiffres seulement : l'enseignement type français groupe actuellement 3 cours normaux, 9 écoles primaires supérieures, 49 écoles primaires élémentaires; l'enseignement indigène compte 1 établissement d'enseignement secondaire, 8 écoles primaires supérieures ou normales, 182 écoles de plein exercice, 1.009 écoles élémentaires officielles, 2 établissements d'enseignement professionnel. Une mention spéciale est due aux écoles communales — 1.237 au total — entretenues par les villages eux-mêmes, moins coûteuses que les écoles élémentaires officielles et organisées selon une formule très souple et très originale.

81.513.

Hué. — Palais Kien-Trung, résidence impériale dans la Cité interdite. (Tang Vinh photo, Hué).

II. — EN ANNAM

L'Annam est un empire et un protectorat. Il semble donc intéressant d'étudier les relations de cet empire avec la nation protectrice.

LE GOUVERNEMENT ANNAMITE ET LE PROTECTORAT

Ce protectorat de la France fut reconnu par le traité du 6 juin 1884. Au cours de la période de début, de 1884 jusqu'à la fondation de l'Union indochinoise par Paul Doumer en 1902, la tâche essentielle du gouvernement annamite comme du représentant de la France fut de faire accepter sans réserve par le peuple d'Annam — et spécialement par les mandarins, dont les plus anciens tout au moins restaient attachés à la culture extrême-orientale — le principe du protectorat et de l'évolution du pays vers une organisation meilleure, dans le cadre d'une prospérité économique jusqu'alors inconnue.

La création en 1992 de l'Union indochinoise avec un budget général de l'Indochine vint renforcer considérablement l'action de la France, en permettant de consacrer à de grands travaux des ressources massives : c'est l'heure mémorable de la fondation du Chemin de fer transindochinois qui, traversant l'Annam du Nord au Sud, devait, plus que tout autre accomplissement, faciliter les communications et les échanges à l'intérieur de l'Annam et les relations jusqu'alors presque inexistantes entre cet Empire et le Tonkin ou la Cochinchine. A partir de cette date, et pendant une trentaine d'années, l'organisation du pays se poursuit dans tous les domaines sous l'égide désormais incontestée du résident supérieur de France en Annam.

Vint cependant un jour où les hommes furent dépassés par les événements et où il fut avéré que le haut personnel du gouvernement annamite, trop pénétré des anciennes disciplines, ne pouvait plus faire face aux multiples responsabilités que lui imposaient les progrès chaque jour plus rapides du pays.

C'est alors qu'en mai 1933 l'empereur d'Annam, S. M. Bao Daï, dont la majorité dynastique venait à peine de sonner, décida dès son accession au trône, en plein accord avec le gouverneur général de l'Indochine, de rénover le personnel gouvernemental annamite, et spécialement le Conseil des ministres.

Au point de vue organisation, le gouvernement de l'Annam et le protectorat se présentent ainsi :

S. M. Bao Daï, empereur d'Annam, est assisté d'un cabinet civil, d'une maison militaire et d'un Conseil du Co-mât dont les membres sont les ministres, réunis ainsi en une sorte de Conseil privé de Sa Majesté. Par ailleurs, ce Conseil des ministres proprement dit, présidé par le résident supérieur, examine et prépare les décisions à proposer à la sanction impériale.

Il existe six ministères : Intérieur, Éducation nationale, Finances, Justice, Rites et Travaux publics, Economie rurale et Assistance sociale. Leurs attributions sont analogues à celles des ministères des gouvernements d'Europe, certaines questions étant réservées à la décision du Conseil des ministres tandis que d'autres doivent en outre être revêtues du sceau de Sa Majesté.

Les descendants fort nombreux des diverses dynasties qui ont régné sur l'Annam sont administrés par un Conseil spécial dit du Tôn-Nhon.

De son côté, le résident supérieur est assisté d'un Conseil de protectorat et de divers services.

Enfin, les aspirations du pays peuvent se manifester par l'intermédiaire de deux organismes élus : la Chambre des représentants du peuple, pour les Annamites; le Conseil français des intérêts économiques et financiers, dont l'appellation définit bien le rôle.

Ainsi le grand passé de l'Annam se relie au présent et prépare l'avenir dans le cadre d'une organisation souple et d'une collabora-

81.517.

Hué. — Tombeau de Minh-Mang.

81.518.

Nhatrang. — Embouchure de la rivière. Au fond, le temple cham, en ruine. de Ponagar.

tion chaque jour plus intime entre deux peuples également policés, également soucieux de réaliser en Annam une civilisation humaine.

LA PROTECTION DE LA PETITE PROPRIÉTÉ

L'Annam, qui groupe dix-sept provinces, dont les unes, les plus fécondes et les plus riches, se répartissent au long du littoral et dont les autres, les plus pauvres, couvrent les vastes plateaux qui s'étendent au delà de la chaîne annamitique, l'Annam se trouve en face d'une situation démographique qui, sans être aussi grave que celle rencontrée au Tonkin, n'en inspire pas moins quelques inquiétudes.

Comme là-bas, les travaux d'hydraulique agricole, l'aide à la rizière, les offices provinciaux de colonisation sont intervenus. On veut faire mieux encore et, sous l'impulsion du résident supérieur, M. Graffeuil, on s'efforce de développer la petite propriété en instituant un régime de concessions indigènes adapté aux traditions annamites et suffisamment souple pour ne pas rebuter le cultivateur modeste par des formalités coûteuses et longues. Il faut, avant tout, éviter l'accaparement des terres vacantes et leur immobilisation entre les mains de spéculateurs. Par contre, les concessions d'une superficie ne dépassant pas 2 hectares et demi voient les formalités réglementaires considérablement simplifiées et sont acquises à peu près sans frais.

On multiplie, d'autre part, les concessions collectives, accordées à des groupements de colons pour la création de nouveaux villages. On tient compte ainsi de l'importance des institutions communales dans la vie sociale et dans l'organisation politique du pays. Résultant tantôt de l'initiative d'un riche particulier, tantôt de celle des colons eux-mêmes qui élisent l'un d'entre eux pour les diriger, cette forme de propriété mérite d'être encouragée.

LE GRAND ŒUVRE DU REBOISEMENT

Depuis trente-cinq ans les administrateurs de l'Annam et notamment son actuel résident supérieur, se sont attachés à l'œuvre essentielle du reboisement. Sur les hauts plateaux, les Moï, utilisant la déplorable pratique du *ray*, ont détruit par l'incendie des forêts entières pour aménager des terrains provisoires de culture. Sur les côtes, l'empiétement des dunes, terrains mouvants et sablonneux a posé d'une autre manière le problème non plus du reboisement proprement dit, mais du boisement.

Le reboisement qui a porté sur le Nord et le Centre-Annam couvrait, à la fin de 1919, environ 1.500 hectares avec 1.500.000 plants. Le pin domine avec 800.000 sujets. Il y a, en outre 350.000 eucalyptus et 350.000 arbres d'essences diverses. Les environs de Hué, notamment, jadis dénudés, sont devenus méconnaissables.

La fixation et le boisement des dunes s'avèrent plus importants encore. Les premiers travaux datent de 1907 dans la région de Tourane. Il existe actuellement 30 périmètres de boisement de dunes couvrant une surface de 5.500 hectares. L'arbre qui réussit le mieux est le filao, dont 6.000.000 d'exemplaires ont été plantés.

Signalons, d'autre part, les plantations réalisées par le service d'exploitation des chemins de fer et qui couvrent actuellement dans le Centre-Annam environ 1.200 hectares avec 1.500.000 filaos.

Enfin, les villages côtiers eux-mêmes, sur les conseils de l'administration, se sont mis à fixer les dunes. Les plantations actuellement réalisées de ce chef sont de l'ordre de 2.000 hectares avec 2.200.000 filaos.

L'aspect du pays est en train de se modifier et du même coup, dans une certaine mesure, son climat. En fin de compte, le bien-être des habitants s'en accroît d'une manière certaine — nouvel exemple des bienfaits de notre administration.

81.516.

En Annam. — Irrigation par mode traditionnel : la batterie d'écopes.

81.506.

Téléférique de Xom-Cuc à Ban-Na-Phao. — Vue générale de la station terminus de Ban-Na-Phao.

province du Cammon sont depuis une dizaine d'années en pleine exploitation. La Société d'études et d'exploitations minières et la Société fermière des étains d'Extrême-Orient ont produit à elles deux, en 1939, 927 tonnes d'étain représentant 37 millions de francs au cours moyen de cette année-là. Des filons d'or ont été prospectés dans la région de Camkeut, mais ne sont pas encore exploités.

Parmi les produits semi-agricoles, semi-industriels, les provinces de Luang-Prabang et des Houa-Phans produisent en grande quantité le stick-lac et le benjoin. Ce dernier, exporté sur Bangkok est vendu par abus sous le nom de benjoin du Siam. Dans toutes les provinces septentrionales on récolte les fruits de l'abrasin, qui donnent une huile très appréciée pour les peintures et vernis.

L'exploitation des forêts, autrefois intense, s'est ralentie. Les peuplements de tecks, jadis très nombreux, sont devenus clairsemés par suite des abatages excessifs. On a récemment découvert plusieurs essences qui, paraît-il, conviendraient parfaitement à la fabrication de la pâte à papier. La construction d'une usine pour produire la pâte à papier est en projet. Une importante contribution aux besoins de la métropole pourra être ainsi fournie. Enfin la forêt clairière du Moyen et du Bas-Laos contient en abondance un arbuste appelé « polompom » dont l'écorce fournit une fibre très solide utilisée depuis longtemps par les indigènes et susceptible de remplacer le jute. La construction d'une filature de « polompom » est envisagée par un industriel local qui a déjà réalisé d'importantes plantations de cet arbuste.

La culture qui paraît avoir le plus brillant et le plus immédiat avenir est celle du caféier. La richesse du sol du plateau des Bolovens, qui se trouve à cheval sur les provinces de Paksé et de Saravane, a attiré un véritable rush de planteurs qui semble justifié par le rendement et la qualité des premières récoltes de café *arabica* déjà obtenues.

A la fin de 1939, dans la province de Paksé, il n'y avait encore qu'une centaine d'hectares en plein rendement sur 400 hectares défrichés et complantés. De leur côté, les autochtones cultivaient eux-mêmes l'arabica dans des jardins en plein rapport couvrant 300 hectares et mettaient en culture 400 nouveaux hectares. La production du café arabica s'est élevée dans cette province à 383 tonnes en 1938, à 740 tonnes en 1939 et doit atteindre 1.200 à 1.500 tonnes en 1941. Dans la province de Saravane la culture est faite exclusivement par les autochtones. On compte actuellement 4.000 petites plantations représentant 525 hectares, dont 320 entrent en rendement et ont produit 200 tonnes de café en 1939.

Si l'on ajoute l'élevage des bovidés, qui est très prospère dans les provinces de Paksé et de Saravane, et l'élevage des chevaux, qui se développe dans la province des Houa-Phans, on admettra que le Laos est susceptible de récompenser brillamment les impenses qui seront faites pour sa mise en valeur.

III. — AU LAOS

Le Laos, le plus grand de tous les pays de l'Indochine, est aussi le moins peuplé (1.200.000 habitants) et le plus retardé dans son développement économique pour une double raison : son éloignement de la mer, son incorporation relativement récente à l'Union indochinoise. C'est en partie un protectorat *librement* accepté dès 1887 par le roi Oun-Kham. Son petit-fils, le roi actuel, S. M. Sisavang Vong, ancien élève de l'Ecole coloniale de Paris, dirige avec une incontestable autorité morale et politique, et d'accord avec le gouvernement français, le royaume de Luang-Prabang, composé de la province de Luang-Prabang, de celle de Phong-Saly et des Houa-Phans. Le reste du Laos est administrée directement.

Ce n'est que depuis quelques années que la question du déblocage du Laos s'est dégagée du verbalisme dans lequel elle était enlisée depuis trente ans. Les résultats déjà obtenus, les magnifiques réalisations en cours (notamment la construction en six mois des 220 kilomètres de route qui séparent Paksé de Savannakhet, avec deux ponts métalliques, l'un de 250 mètres et l'autre de 210 mètres) vont permettre au Laos de prendre son essor. De la vive impulsion donnée aux travaux de route par M. le résident supérieur Touzet on attend une véritable rénovation du Laos.

Les richesses du Laos sont principalement minières et agricoles.

Contrairement à ce qui se passe généralement, ce sont ici les richesses minières qui ont été développées les premières. Les gisements d'étain de la

81.511.

M. Touzet, résident supérieur au Laos.

81.509.

Le Mékong devant Vientiane.

Egrenage du maïs dans un village cambodgien.

IV. — AU CAMBODGE

Au moment où, sur la demande du roi Norodom, nous y avons instauré notre protectorat (traité du 11 août 1863 complété par la convention du 17 juin 1884), ce pays avait pratiquement disparu de l'Extrême-Orient. Depuis plus d'un siècle il était le vassal impuissant du Siam, qui occupait ses trois plus riches provinces septentrionales et des Annamites, qui avaient envahi plusieurs fois celles du Sud. Il fallut plus de trente ans pour réparer les effets de ce désordre séculaire. La rétrocession des provinces conservées par le Siam et où se trouvait Angkor ne fut obtenue qu'en 1907.

L'ORGANISATION DU PROTECTORAT

En principe, S. M. le roi — actuellement Monivong — à qui le pays reste très attaché, continue comme par le passé à gouverner ses Etats, assisté de son Conseil des ministres, sur le plan politique et religieux. Toutefois, son activité législative, exécutive et judiciaire se trouve tempérée par l'exercice des droits du protectorat. Mais il reste le chef suprême des deux sectes bouddhiques du Cambodge et légifère seul en cette matière.

Son Conseil se compose de cinq ministres nommés par lui avec l'agrément du protectorat. Les finances du royaume sont entièrement gérées par l'administration française, à charge par elle de servir au monarque une liste civile.

A côté du roi se trouve le représentant du gouverneur général, le résident supérieur, chef du protectorat. Comme il préside le Conseil des ministres la liaison est constante avec la cour.

Le pays est divisé en quatorze circonscriptions ou provinces. Chacune est dirigée par un administrateur des services civils — résident, qui est le délégué du résident supérieur — et par un gouverneur cambodgien, qui est l'émanation du pouvoir royal et tout naturellement l'intermédiaire entre l'administrateur local et le peuple. Chaque province est divisée en arrondissemeuts, communes, hameaux, chacun régi par des fonctionnaires indigènes, en collaboration avec des conseils communaux. Les résidents provinciaux sont assistés d'un conseil de résidence composé de membres de droit et de membres élus. De son côté, le résident supérieur est pourvu d'une assemblée consultative indigène formée aussi de membres élus et de membres de droit désignés par le gouvernement indigène.

81.504.

Salle du trône dans le palais royal de Phnom-Penh.

LES RÉSULTATS D'UNE SAGE POLITIQUE

Plus de la moitié de la superficie du Cambodge est déserte. Ses 3 millions d'habitants ne sont groupés que le long des fleuves et dans les régions que les inondations fertilisent.

En 1900 le Cambodge ne comptait que 50 kilomètres de routes empierrées; en 1940, leur longueur totale est de 3.250. En 1914, on avait immatriculé 35 autos, dont 5 de transport en commun; aujourd'hui, il en circule 3.680, dont 420 cars réguliers de voyageurs. En 1900 21 chaloupes à vapeur naviguaient sur le fleuve, on en contrôle maintenant 157, plus 150 bateaux à moteurs divers. Simple bourgade de 200 paillotes en 1864, Phnom-Penh, devenue capitale, abrite 109.500 habitants. Dans le même laps de temps, une douzaine de centres importants, chefs-lieux de province sont nés.

81.501.

Kompong-Cham. — Bonze prononçant son sermon.

On a pu lire plus haut, dans l'enquête consacrée à l'Union indochinoise, les surprenants résultats obtenus par le développement des cultures du riz et du maïs. Il faut ajouter à ces cultures-maîtresses les plantations d'hévéas (20.000 tonnes de caoutchouc en 1939) et l'exploitation des immenses forêts (8.000.000 d'hectares), dont un tiers environ a été classé et est exploité.

Pour être complet, citons encore le sésame, l'arachide, le soja, le sucre de palme, le stick-lac, les piments, les peaux de serpent et de crocodile, qui sont l'objet de petites exportations, mais qui contribuent à enrichir la balance commerciale. D'autre part, le fleuve, qui décrit un X gigantesque à travers le pays, est un vivier toujours renouvelé, auquel il faut ajouter les énormes réserves du Grand Lac; il est exporté, bon an, mal an, 130.000 tonnes de poisson, dont 25.000 tonnes séchées et salées.

Il faut joindre à tous ces profits ceux de l'exportation invisible avec le tourisme, qui attire chaque année à Angkor des milliers de visiteurs.

81.514.

Kompong-Cham. — Edifice commémoratif bouddhique.

UN PEUPLE RELIGIEUX ET ARTISTE

Le peuple cambodgien a su s'adapter au progrès sans renoncer à ses dieux et à ses coutumes. Sur ce même territoire que parcourent les routes nouvelles s'élèvent 2.400 pagodes et monastères où pratiquent plus de 60.000 bonzes et novices.

La vie sociale des Cambodgiens serait complètement inexistante si la pagode bouddhique, centre religieux et moral qu'ils respectent et vénèrent, ne les réunissait pas fréquemment en famille pour y prier, y écouter des sermons et y célébrer des fêtes et cérémonies le plus souvent accompagnées de musique, de jeux et de théâtre. En dehors de ces réunions périodiques, pour lesquelles il montre un entrain sans défaillance, le Cambodgien ne mène qu'une vie étroitement familiale et agreste. Mais déjà il sait parfaitement que, grâce à l'immatriculation récente de ses terres, il peut acquérir et posséder et cela l'attache à sa rizière, contribue à la stabilité du Cambodge rural.

Cependant ce peuple n'est pas qu'agriculteur : il est artiste.

Il eût été extraordinaire que les descendants des bâtisseurs d'Angkor n'eussent rien gardé dans leur mémoire et leur goût d'un si prodigieux passé. Depuis une vingtaine d'années le protectorat a réorganisé l'artisanat artistique indigène par la création d'un musée national à Phnom-Penh (musée Albert-Sarraut), où des collections uniques au monde montrent l'évolution de l'art depuis l'origine jusqu'à nos jours; d'une école où cet art est enseigné et d'un office de contrôle et de propagande où la production artistique du pays, après avoir été sélectionnée et vérifiée, est mise à la disposition de l'acheteur. Depuis sa fondation, cet office a écoulé ainsi plus de cent mille objets d'art d'une valeur de 10 millions de francs.

81.502.

Kratié. — Les bords du Mékong.

V. — EN COCHINCHINE

La Cochinchine est sans doute une de nos plus anciennes colonies et fut en tout cas, sur cette terre d'Indochine, la première à avoir été mise en valeur par la France. On ne saurait, dans le cadre d'un simple article, résumer toute son histoire et toutes ses activités. Deux sujets nous arrêteront donc particulièrement : son rôle dans la guerre présente et l'étude de cette vaste région économique que constitue l'union de Saïgon et de Cholon.

81.522.

M. Veber, gouverneur de la Cochinchine, s'entretenant avec l'envoyé spécial de L'Illustration.
Phot. Nadal.

LA COCHINCHINE DANS LA GUERRE

Dans le discours qu'il prononça au micro de Radio-Saïgon le 5 septembre dernier, le gouverneur Veber, s'adressant aux Annamites et aux Français de la colonie, assignait à chacun sa tâche et définissait la nature de l'apport de guerre de la Cochinchine à la métropole. Notre rôle, disait-il en substance, se résume en un mot : produire !

De fait, dans aucun domaine, qu'il soit économique, social ou administratif, l'activité cochinchinoise n'a subi de ralentissement. Le gouvernement local, soucieux de maintenir pendant les années de guerre les hauts rendements rizicoles capables de répondre aux besoins de la métropole en même temps que de soutenir l'exportation sur l'étranger (dont le chiffre s'est élevé une année à 1.700.000 tonnes), s'est assuré de la coordination des organismes techniques spécialisés dans la question du riz : l'Office du riz et les Services d'hydraulique agricole.

L'Office du riz intensifie son effort en dépit de la guerre : en développant ses cultures de sélection; en diffusant ses semences d'élite (50.000 piculs par an pour la seule Cochinchine); en orientant la production par sa propagande inlassable; en contrôlant, d'accord avec les exportateurs, le conditionnement des marchandises embarquées; en mettant au point des techniques mères d'industries nouvelles (riz étuvé hier, huile de riz demain).

D'autre part, les 2.000 kilomètres de canaux déjà existants (qui représentent 200 millions de mètres cubes de déblais, chiffre supérieur aux terrassements du canal de Panama) ne suffisent pas à irriguer toute la superficie cultivable de l'Ouest-Cochinchinois. Nonobstant les difficultés nées de l'état de guerre, l'effort des services d'hydraulique agricole ne s'est pas ralenti.

Ressource de guerre intéressant plus directement la défense nationale, le caoutchouc de Cochinchine compte pour 80 % dans la production totale de l'Indochine. On trouvera par ailleurs des renseignements plus complets sur cette question. Notons simplement ceci : tandis que, pour la Cochinchine, l'impôt payé par les rizières, sur une superficie cultivée de 2.700.000 hectares, procure en moyenne chaque année plus de 9 millions de piastres aux différents budgets indochinois, les recettes réalisées par le fisc sur les 100.000 hectares complantés en hévéas dépassent 2.500.000 piastres...

Il faut joindre à ces productions majeures : le ricin, le café, le soja, le coprah, le maïs, la canne à sucre, etc.

81.500.

Chutes de Gouggah, sur le Danhim.

Mais la fermeté des cours sur les divers marchés de produits cochinchinois ne créerait qu'une prospérité factice si les causes de cette prospérité n'étaient pas normalisées. Dès son arrivée en Cochinchine le gouverneur Veber avait considéré dans toute son ampleur l'importante question du crédit agricole à la petite et moyenne culture. La guerre vint confirmer la nécessité de revigorer les méthodes de crédit. L'inauguration à Mytho d'une Banque populaire de crédit agricole donnait au chef de la colonie l'occasion de publier les principes de la lutte qu'il entendait mener contre le paupérisme rural.

Tels sont, rapidement embrassés, les sommets principaux du relief économique de la Cochinchine du temps de guerre. Mais ce serait méconnaître ce qu'un écrivain a appelé « le vrai visage de la Cochinchine » que de la présenter comme animée du seul souci de vendre à la métropole les produits indispensables à son ravitaillement. La population cochinchinoise a déclaré solennellement par la voix de ses représentants les plus autorisés, dès le début d'une guerre où la France engageait en totalité la sereine puissance de son Empire, qu'elle avait une dette envers la métropole et qu'elle entendait la payer loyalement, en argent, en travail et en hommes. Au premier appel des autorités les

81.512.

Cargo en chargement dans le port de Saïgon.

volontaires sont venus par milliers, soit comme ouvriers, soit comme soldats. A tous les échelons de la société indochinoise un élan de confiance généreuse a répondu à notre appel. On n'en trouverait pas un médiocre témoignage dans l'abondance des dons en espèces et en nature qui affluèrent de toutes parts aux œuvres de guerre, telles que l'Aide aux combattants, la Croix-Rouge, la Fraternité de guerre franco-indochinoise.

UNE GRANDE RÉGION ÉCONOMIQUE

Un décret du 27 avril 1931, pris sur la proposition de M. Paul Reynaud, a organisé en régions, suivant une formule qui a fait ses preuves en France et dans d'autres colonies, les deux agglomérations les plus importantes de l'Indochine : celle de Saïgon, capitale économique et maritime; celle de Cholon, centre de ralliement des commerçants et industriels asiatiques. Les deux villes englobent aujourd'hui une population de 445.000 habitants comprenant 12.000 Européens, 174.300 Annamites et 258.700 Chinois ou Asiatiques divers. On voit la justesse des prévisions faites par l'amiral de Lagrandière quand il établissait, dès 1863, un projet de plan pour une ville de 500.000 habitants. Bien qu'aucun plan moderne d'extension n'ait encore été mis au point pour le nouvel ensemble régional, la préoccupation majeure des préfets de Saïgon, des administrateurs Rivoal et Bussière et du maire de Cholon, M. Mazet, chef d'importantes industries locales, est de réaliser un vaste corps urbain assujetti aux disciplines communes de l'hygiène et de la voirie modernes, de la police et de l'administration générale, tout en ménageant le particularisme ethnique de chacune des deux villes et en se pliant aux exigences de leurs activités propres.

Saïgon est et restera la ville des résidences et du commerce européens. Les problèmes qui s'y posent présentement sont des problèmes d'esthétique, d'assainissement et de circulation. L'accroissement constant de la population greffe sur ces problèmes celui du logement. Squares et grandes avenues, immeubles modernes à plusieurs étages — ce qui est une nouveauté dans une ville qui était jusqu'ici typiquement coloniale — dressent sur le Saïgon d'autrefois — le Saïgon des amiraux — un Saïgon jeune qui se sent à l'étroit dans ses anciennes limites. Le contraste est saisissant entre ce Saïgon et celui des vieilles gravures. Au début de l'occupation française, en dehors de la citadelle — d'un style indochinois très caractéristique dont d'anciennes estampes nous donnent une image saisissante — rien de proprement « urbain » n'existait à Saïgon. La ville s'est construite mètre par mètre, motte de terre par motte de terre conquise sur les marécages par des remblais longs et difficiles. Ce travail patient, qui est une œuvre entièrement française, fait de Saïgon une image parfaite de la Cochinchine, dont les plus riches cultures ont été conquises sur les envahissements du Bassac et du Mékong sur les reflux de la mer.

Cholon, à quelques kilomètres de Saïgon, s'y rattache par six routes, dont un boulevard d'une largeur de 40 mètres, deux larges canaux — dont le pittoresque et vivant Arroyo chinois — une voie ferrée. Par l'importance de sa population essentiellement asiatique, et plus particulièrement chinoise, par le nombre de ses usines, c'est le plus gros centre industriel et commercial de toute l'Indochine. Plus de 2 millions de tonnes de paddy destinées à l'exportation sous forme de riz y sont annuellement décortiquées dans 66 rizeries, dont 22 peuvent travailler de 100 à 500 tonnes par jour. A ces rizeries s'ajoutent les industries les plus diverses : distilleries, brasseries, huileries, savonneries, verreries, filatures, tissages, tanneries, teintureries, briqueteries, poteries, saumureries, etc., sans compter un nombre incalculable d'artisanats.

Cholon a été le berceau de l'assistance en Cochinchine. Parallèlement à sa prospérité, les œuvres s'y sont multipliées : 7 hôpitaux, dont un pouvant recevoir près de 1.000 malades, 2 maternités totalisant 200 lits, 2 polycliniques où chaque jour plus de 3.000 consultants reçoivent gratuitement soins et médicaments, un asile de nuit, des orphelinats, des crèches, etc.

Cholon n'est pas seulement la ville du travail, c'est aussi le pôle d'attraction de ceux qui veulent se distraire. Elle a pour eux son immense hippodrome, un des plus vastes et des plus beaux du monde, son magnifique stade, sa piscine, ses grands et luxueux restaurants, ses dancings, ses théâtres et ses cinémas. Le Cholon nocturne est une ville brillamment illuminée où grouille une foule bruyante.

AU SOMMET DE LA MONTAGNE

Nous achevons un beau voyage et nous voici, après ce tour d'horizon sur les cinq grandes provinces qui composent l'Union indochinoise, au sommet de la montagne. Aux pages suivantes des précisions viendront compléter cette vue cavalière par des aperçus sur les écoles d'art et sur le tourisme. On peut cependant, dès maintenant, faire halte et conclure.

Une grande impression de force et de labeur se dégage de cette revue très rapide, mais cependant à peu près complète. Il existe en Extrême-Orient un immense Empire vaste comme une fois et demie la France où chacun, à son rang, travaille passionnément et se bat puisque, aujourd'hui, produire, c'est se battre. On est en train d'y contribuer à forger la victoire. On y forge aussi une Indochine qui connaîtra enfin après cette nouvelle guerre son plein et total développement.

P. E.

81.508.

L'Arroyo chinois, port fluvial de la région Saïgon-Cholon.

LES ÉCOLES D'ART

La presqu'île indochinoise, au vieux sol légendaire foulé par toutes les migrations, a été traversée par deux grands courants de civilisations. D'une part, l'influence chinoise a donné naissance à l'art annamite en même temps qu'aux différentes formes japonaise, tibétaine et coréenne; d'autre part, l'influence hindoue s'est traduite dans les arts khmer, laotien et cham.

Durant la période qui suivit notre établissement en Indochine, les arts indigènes, qui avaient produit d'authentiques chefs-d'œuvre dans le passé, connurent une profonde décadence. A cela plusieurs raisons : la disparition de la riche clientèle mandarinale, pour laquelle travaillaient presque exclusivement les artisans, une industrialisation hâtive et maladroite qui négligeait systématiquement les anciennes techniques, l'abandon des disciplines traditionnelles par une main-d'œuvre recrutée sans discernement en dehors des ateliers familiaux. Le gouvernement de la colonie avait alors des préoccupations plus pressantes. Et les années s'écoulaient... Différentes tentatives de restauration avaient échoué.

Créée en 1924, l'Ecole des beaux-arts de l'Indochine se donna pour tâche essentielle de provoquer, sous l'influence des méthodes et de la pensée françaises, la formation d'artistes purement indigènes, familiarisés avec tous les arts traditionnels et capables de résoudre tous les problèmes décoratifs. D'autre part, recrutés en qualité de professeurs de dessin dans les établissements d'enseignement public, les anciens élèves diplômés devaient être chargés des cours du soir à l'usage des artisans; ils avaient aussi pour mission d'inspecter périodiquement les ateliers familiaux et de créer éventuellement des offices d'exportation.

L'école comprend une section des beaux-arts proprement dite, divisée à son tour en deux sous-sections, celle de l'architecture et celle de la peinture-sculpture, et une section des arts appliqués, divisée elle-même en plusieurs sous-sections : laque, meuble, travail sur bois, orfèvrerie et ciselure, céramique et verrerie, tissage de la soie, fonderie et fer forgé, industrie du livre (typographie, lithographie, photogravure, gravure, reliure), dentelle et broderie. Enfin il a été institué en 1938 un « Conseil de maîtrise des arts indochinois » qui dispose d'une estampille officielle et une « Coopérative des anciens élèves » qui reçoit et répartit les commandes entre ses adhérents.

Les résultats de cette organisation sont des plus brillants. Faut-il citer des chiffres ? Les recettes passent de 300 piastres en 1936 à 1.600 piastres en 1937, à 7.200 piastres en 1938, à 22.000 piastres en 1939.

Ce n'est pas une opinion hasardée d'avancer que l'Ecole d'Hanoï exerce une influence considérable, surtout en Annam et au Tonkin. Le pays d'Annam dans les différents aspects de sa vie artistique ne proposait à l'amateur de bonne volonté qu'une décevante énigme. Il n'en va plus de même aujourd'hui. Désormais son multiple visage n'est plus impénétrable; de nombreuses expositions, officielles ou privées, ont initié le grand public de la métropole à cet art élégant et dépouillé, d'une grâce un peu mièvre et qui va parfois jusqu'à la préciosité. Peut-être rejoindra-t-on quelque jour la grande tradition du XIIe siècle, époque où l'art annamite, jusqu'alors prisonnier dans les limites étroites de l'initiation chinoise, se dégage peu à peu.

72.198.

Œuvre d'un élève de troisième année à l'Ecole des Beaux-arts d'Hanoï.

Le rayonnement de l'école dont le siège est à Hanoï — cette capitale intellectuelle et politique — s'étend à toute l'Indochine et plus spécialement aux trois pays de langue annamite. Assurer une formation professionnelle aux maîtres ouvriers, recueillir pieusement les traditions locales et les procédés de fabrication, telle fut la double préoccupation qui conduisit à l'organisation des quatre écoles provinciales.

L'Ecole d'art de Bien-Hoa est spécialisée dans les arts du bronze et de la céramique, qui ont toujours été en honneur dans cette province. Les élèves recherchent et rénovent des motifs d'art anciens d'inspiration uniquement extrême-orientale pour en orner leurs bronzes aux belles patines qui parfois rappellent heureusement les objets des grandes époques.

Quant à la céramique, il semble bien qu'elle ait suscité un véritable engouement dans la métropole. Le public marque son goût pour cet art délicat et d'une si riche fantaisie. Il admire l'infinie variété des changeants coloris que coulent les longues glaçures de l'émail chinois sur les beaux vases au galbe impeccable : les pourpres fondus de jaune, les noirs marbrés, les bleus clairs opalins, les craquelés bleu lavande, les gris verts céladon, les blancs crus éclaboussés de vert, les bruns lustrés.

L'Ecole des arts décoratifs de Gia-Dinh forme des ouvriers spécialisés dans le dessin, la gravure et la lithographie. Les artisans de Gia-Dinh effectuent en outre d'importants travaux : dessins au pinceau d'après les maîtres chinois, fleurs et oiseaux, dioramas, affiches, illustrations d'ouvrages, vignettes, etc.

L'Ecole de Thu-Dau-Mot, admirablement située dans une région forestière, s'occupe uniquement du travail sur bois. Les artisans confectionnent tous les meubles de style ou d'usage courant : lits de camp, autels et tables d'offrandes, salons, bureaux, etc. Ils peuvent aussi se charger de tous les travaux de boissellerie : coffrets, boîtes, garnitures de bureau, plateaux.

Enfin, l'Ecole des arts cambodgiens, de beaucoup la plus importante des écoles provinciales, a été conçue dans le double but d'intéresser à nouveau l'indigène à son art en lui ouvrant des débouchés et de le soustraire à toute influence étrangère. L'enseignement, donné en cambodgien, porte uniquement sur l'art cambodgien : dessin, orfèvrerie, sculpture, laque, tissage, etc.

Rien n'a été négligé pour assurer du travail aux anciens élèves. Des associations corporatives ont pour but de leur trouver des commandes et de maintenir une collaboration entre les artisans et l'établissement qui les a formés. Dans toutes les écoles sont aménagés des magasins d'exposition et de vente.

Les Indochinois, trop souvent coupés de leurs sources et oublieux de leur propre histoire — obscurcie par les fables — retrouvent, avec la fierté de leurs origines, le sens de la tradition.

72.197.

Un décorateur à l'école de Bien-Hoa.

TOURISME en

En baie d'Along

72.762.

Tour d'angle du massif central à Angkor-Vat.

72.763.

Il semble paradoxal de parler de tourisme en temps de guerre. Et cependant... oui, cependant, ne faut-il pas préparer l'avenir et au surplus n'existe-t-il pas pour ces régions privilégiées d'Extrême-Orient des touristes tout désignés, venus d'Egypte, des Etats-Unis, du Mexique, de l'Amérique du Sud ? Même en temps de guerre une campagne touristique se défend, mieux : se justifie. Plus peut-être qu'à tout autre moment faire connaître au dehors les richesses touristiques de l'Empire français apparaît comme un devoir et comme une nécessité. L'exportation invisible ne constitue-t-elle pas un atout financier d'une indéniable valeur ?

Il faut donc exalter et glorifier ce qui fait de l'Empire français un joyau unique Je dirai mieux, dans cette couronne splendide portée par la France, il existe un bijou plus précieux, plus raffiné, plus exquis, plus rare que tous les autres — et ce bijou, c'est l'Indochine française. D'un bout à l'autre des cinq pays qui constituent l'Union indochinoise, les souvenirs historiques, les sites remarquables, les routes touristiques surabondent.

Il ne saurait être question ici de traiter à fond ce sujet — un numéro spécial de *L'Illustration* y suffirait à peine — mais, du moins, peut-on, au passage, à vol d'oiseau, signaler quelques-unes des splendeurs touristiques de cet Empire qui groupe le Tonkin, le Laos, l'Annam, la Cochinchine, le Cambodge.

Au Tonkin, après avoir goûté le charme d'Hanoï, de la ville moderne, à laquelle ses deux lacs donnent une suprême élégance, après la visite de ses quartiers indigènes si curieusement spécialisés par profession, on ira vers le nord, vers le site admirable qui mène aux mines de Cam-Pha. Et, longuement, en flâneur, on se laissera aller à découvrir le charme secret de cette baie d'Along qui constitue une véritable cité de rochers sur l'eau.

On appréciera aussi, en descendant la route Mandarine, l'atmosphère très spéciale du delta. Puis, de là, on gagnera l'Annam

Rien de banal ni de monotone pour le voyageur qui, de Than-Hoa à Phanthiet, suit ce long ruban de la route Mandarine, transformée en grande voie impériale française, et regarde vivre la race menue et nombreuse d'Annam dans des décors aussi variés que pittoresques, colorés de nuances innombrables où dominent le jade des rizières, l'or des plages immenses, le noir profond des forêts primitives, la ligne violette des cimes, l'émeraude et le bleu des eaux du Pacifique. Çà et là une pagode s'abrite sous la fraîcheur d'un bouquet d'arbres, une tour cham érige sur un mamelon sa silhouette désolée, pleurant le passé fastueux et violent qui ne revivra plus.

Longuement, si vous avez quelques loisirs, vous séjournerez à Hué, la capitale la plus romantique de cet Orient indochinois, et vous exprimerez le raffinement, la délicatesse exquise de la rivière des Parfums, des palais royaux et surtout, loin dans la campagne, des tombeaux mélancoliques et fabuleux de la dynastie actuelle.

Cette ville a une âme que l'on perçoit vite. Elle a façonné par son passé d'histoire et de vie royale une population élégante, délicate et cultivée où se retrouve toute l'ancienne politesse de la cour et des lettrés.

De là, si vous voulez connaître une région primitive et rude, la forêt vierge peuplée de tigres et d'éléphants, les immenses plateaux emplissant l'horizon, vous irez vers le pays moï. Puis, revenant à des zones plus civilisées, vous contemplerez, après un regard sur les vieilles civilisations cham au musée de Tourane, les baies de Nhatrang et de Cam-Ranh.

72.765.

Dans le jardin botanique de Saïgon.

INDOCHINE

72.761.

Sur les bords du Mékong.

Type de jeune fille moï.

72.764

Que de merveilles encore vous restent à parcourir ! Angkor la Prestigieuse, où d'antiques civilisations revivent prodigieusement dans la forêt plusieurs fois centenaire ; Dalat, où s'est créée à 1.500 mètres d'altitude la plus étonnante, la plus attrayante des stations climatiques ; Phnom - Penh, ses palais, ses pagodes et son prestigieux musée dont il vous a été parlé plus haut et qui constitue une des œuvres les plus belles réalisées par la France sur cette terre d'Indochine.

Les mystères de l'eau vous attirent-ils plus particulièrement ? Aimez-vous les fleuves tumultueux, les rapides ou, au contraire, les méandres capricieux d'une rivière asiatique ? Vous parcourrez dans ce cas le Mékong. Vous irez découvrir ces deux capitales du Laos que sont Vientiane et Luang-Prabang. Là, la pêche, la chasse, l'aventure vous attendent...

Voulez-vous connaître une antique industrie et voir un paysage nouveau et mouvant ? Vous irez dans ce cas découvrir le Grand Lac et le Petit Lac et leurs pêcheries.

Etes-vous tenté par l'aspect d'un pays qui, de la savane et de la forêt vierge, a passé à la grande culture ? Vous ne manquerez pas alors de visiter la Cochinchine, ses forêts d'hévéas, ses champs de canne à sucre, ses plantations de thé et de café, sa ville capitale enfin, Saïgon, un des plus grands ports du monde. Saïgon, ville exubérante, trépidante, extraordinaire de vitalité et d'ardeur, se prolonge, mystérieusement, par Cholon, la cité chinoise aux enseignes lumineuses, aux maisons de thé et aux restaurants exotiques où vous trouverez, le soir, à l'heure où la brise se fait plus lourde dans le grand port indochinois, tout le parfum, toute la magie et toute la nostalgie de l'Extrême-Orient.

Ajoutons à cela que le tourisme a été organisé là-bas d'une manière supérieure. Le chemin de fer suit étroitement de Saïgon à Hanoï, durant près de 1.800 kilomètres, la célèbre route Mandarine. Partout des voies nouvelles ont été tracées et ouvertes ; des pirogues à moteur parcourent le Mékong; enfin, la question des hôtels a été résolue d'une manière extrêmement satisfaisante. Dans les grandes villes, des palaces ; ailleurs, des bungalows agréables et très aérés où la nourriture, qui se relève souvent d'un cachet local, complète harmonieusement le confort admirable créé pour le repos du touriste.

Le gouvernement général de l'Indochine a créé, d'autre part, un Office de tourisme indochinois qui a des bureaux à Saïgon et à Hanoï. Là, programmes, itinéraires et toutes facilités sont offerts aux amateurs de grand tourisme et de grande chasse. Là se préparent les voyages merveilleux dont on garde longtemps après leur réalisation le souvenir de rêve et la prestigieuse vision.

R.-E. Hector,
Directeur de l'Office central du tourisme indochinois.

72.759.

A Hué, au tombeau de Tu-Duc : les bains du roi.

Plan général du port.

LE PORT DE COMMERCE DE SAÏGON-CHOLON

72.195.

M. Ardin, président du grand conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, président de la Chambre de commerce et du conseil d'administration du port de Saïgon, conseiller du commerce extérieur de la France.

Modern Photo, Saïgon.

Comme beaucoup de grands ports mondiaux, le port de Saïgon est situé sur une rivière qui porte le nom de la ville qu'elle arrose, à 45 milles ou 83 km 340 à l'intérieur des terres.

ACCÈS — BALISAGE — RÉGIME DE LA RIVIÈRE

L'atterrage sur l'estuaire se fait sans aucune difficulté, de jour comme de nuit, grâce à la présence de deux amers remarquables : d'une part, l'île de Poulo-Condor avec son phare d'une portée de 30 milles, d'autre part, le massif du cap Saint-Jacques, sur lequel est édifié un phare de même puissance que le précédent.

Un alignement lumineux et quelques balises éclairées permettent d'aborder très facilement la rivière. Celle-ci, tout au long des 45 milles de son cours jusqu'à Saïgon, ne présente jamais une distance entre rives inférieure à 300 mètres et la profondeur varie de 9 à 12 mètres au chenal navigable. Le port de Saïgon est ainsi rendu accessible aux navires de 180 mètres de long et de 9 m. 30 de tirant d'eau.

La rivière est soumise à un régime de marées semi-diurnes, les deux marées d'une même journée étant d'une importance très inégale. L'amplitude maximum des eaux dans le port est d'environ 3 m. 50.

Grâce à l'incessante action du flux et du reflux, la rivière ne s'envase pas et les profondeurs s'y maintiennent sans dragages d'entretien.

Pilotage. — Le pilotage, qui est obligatoire dans la rivière de Saïgon, fait l'objet des textes suivants :

Décret du 31 mars 1933 réglementant le pilotage en Indochine ;

Arrêtés des 30 décembre 1935, 10 octobre 1936, 10 mars 1937 et 14 octobre 1937 réorganisant le service du pilotage de la rivière de Saïgon.

Les tarifs pratiqués s'élèvent à 0 $ 095 par tonne de jauge nette pour les navires de commerce et à 0 $ 05 par tonne de déplacement pour les navires de guerre. Le pavillon français bénéficie d'une ristourne de 47,368 % pour les navires de commerce et de 40 % pour les navires de guerre. La réduction de 47,368 % a été étendue aux navires étrangers ne transportant uniquement que des touristes et ne se livrant à aucune autre opération d'embarquement ou de débarquement de marchandises ou de passagers.

Historique. — Le port, alors franc, et la rivière de Saïgon ont été ouverts au commerce de toutes nations par une déclaration, en date du 18 février 1860, du contre-amiral Page, commandant du corps expéditionnaire.

Avant d'en arriver à son présent statut, le port de Saïgon était, aux termes des décrets de 1896 et de 1905, composé de deux services distincts, placés sous la dépendance de l'ingénieur en chef de la circonscription territoriale de Cochinchine :

a) Le service des travaux du port, dirigé par un ingénieur s'occupant exclusivement de la construction et de l'entretien des ouvrages ;

b) Le service de la police du port, assuré par un capitaine de port duquel relevait tout ce qui concernait le mouvement des bateaux et l'utilisation des ouvrages.

Cette organisation était donc purement administrative. Le gouvernement pouvait cependant solliciter l'avis de la Chambre de commerce sur la gestion du port, mais à titre consultatif seulement et sans être aucunement lié par lui. Aussi, malgré tous les efforts de l'administration, celle-ci n'étant pas suffisamment éclairée sur les désirs et sur les besoins des usagers, ne pouvait leur faire donner satisfaction. D'où de vives protestations portant, en particulier, sur la lenteur de l'équipement du port qui était loin de s'harmoniser au rythme de son développement. L'assemblée consulaire, dont c'était le rôle, s'était mise à la tête de ce mouvement réformateur. Et c'est ainsi que le chef de la colonie lui demanda d'étudier les conditions d'établissement d'une commission permanente chargée de gérer et d'administrer le port de commerce.

La loi du 5 janvier 1912 sur le régime des ports maritimes de commerce étant intervenue entre temps, ce texte fut finalement adapté à Saïgon par un décret du 2 janvier 1914, un arrêté du gouverneur général de l'Indochine du 15 octobre 1914 étant venu codifier ultérieurement le règlement du conseil d'administration du port.

Organisation administrative. — Le port de Saïgon fut ainsi le premier port français qui ait été doté de l'autonomie financière et administrative. Il est d'ailleurs encore le seul à bénéficier du régime de la loi du 5 janvier 1912 qui, à notre connaissance, n'a pas reçu d'autre application.

Les textes précités, bien que modifiés à plusieurs reprises et en particulier par les décrets du 23 janvier 1927, du 19 juillet 1934 et du 30 janvier 1929, ainsi que par les arrêtés des 28 juin 1922 et 7 août 1925, n'en sont pas moins restés les dispositions organiques qui sont encore à l'heure actuelle à la base de l'organisation du port de commerce.

Aux termes de l'article premier du décret du 2 janvier 1914, le port de commerce de Saïgon est un établissement public investi de la personnalité civile et soumis aux règles générales qui régissent dans les colonies la gestion des deniers publics.

L'administration en est confiée à un conseil dénommé conseil d'administration du port de commerce de Saïgon.

Le président du conseil d'administration le représente dans tous actes de gestion et dans toutes instances devant les tribunaux judiciaires ou administratifs, soit par lui-même, soit par un délégué.

COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PORT

Selon l'article 3 du décret du 2 janvier 1914, modifié par le décret du 23 janvier 1927, le conseil d'administration du port de commerce de Saïgon est composé de dix-huit membres représentant respectivement les intérêts du commerce, des armements et des assemblées élues du Sud-Indochinois. Sa composition théorique et les noms des membres actuels sont les suivants :

Le président de la Chambre de commerce de Saïgon, président : M. H. Ardin.

Deux membres désignés par le conseil colonial de Cochinchine : MM. Franchini et Nguyen van Nhung.

Deux membres citoyens français et un membre sujet français de la Chambre de commerce de Saïgon, désignés par cette compagnie : MM. Orsini, Seurin et Nguyen van Nghi.

Un conseiller citoyen français et un conseiller sujet français choisis par le conseil municipal de Saïgon parmi les membres de ce conseil : MM. Bœuf et Nguyen van Vang.

Un commissaire citoyen français et un commissaire sujet français choisis par la commission municipale de Cholon parmi les membres de cette commission : MM. de Ligondes et Ngo van Hue.

Un commissaire chinois choisi par la Chambre de commerce chinoise de Cholon parmi les membres de cette compagnie : M. Lau Tsang.

Deux membres choisis par le gouverneur général de l'Indochine sur la proposition du gouverneur de la Cochinchine, parmi les armateurs, négociants et industriels : MM. Joly, Pascalis.

Un membre désigné par la Chambre de commerce et choisi dans la Chambre ou hors de la Chambre parmi les armateurs, constructeurs de navires, courtiers maritimes ou capitaines au long cours : M. Brunet.

Un membre désigné par le gouverneur général sur présentation d'une liste dressée par la Chambre de commerce de Saïgon : M. Daloz.

Un membre citoyen français et un membre sujet français de la Chambre d'agriculture de Cochinchine, désignés par cette compagnie : MM. Caussin, Truong van Ben.

Un membre citoyen français de la Chambre mixte de commerce et d'agriculture du Cambodge : M. Menguy.

En même temps que les conseillers titulaires sont nommés en nombre égal, et dans les mêmes conditions, des conseillers suppléants.

Organisation financière. — Le conseil d'administration du port de commerce établit, chaque année, un budget ordinaire et un budget extraordinaire, arrêtés par le gouverneur de la Cochinchine en conseil privé et rendus exécutoires par le gouverneur général de l'Indochine en conseil de gouvernement, ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses.

Les recettes du budget ordinaire se composent actuellement de taxes de toutes natures et, en particulier, de la taxe d'outillage perçue à la sortie des paddys, riz et dérivés, maïs et produits divers, des produits de l'exploitation de l'outillage public, des revenus des péages locaux, des produits industriels ou naturels du domaine public.

Les recettes extraordinaires ne sont plus maintenant alimentées que par des prélèvements exceptionnels sur la caisse de réserve, l'excellente situation financière du port ne nécessitant plus, même pour l'exécution de travaux neufs importants, l'appui financier de l'administration.

Le budget des dépenses ordinaires se décompose ainsi : annuités d'emprunt, contributions diverses, frais de personnel, dépenses d'entretien et de fonc-

tionnement de l'outillage, travaux d'entretien et de grosses réparations des ouvrages, travaux neufs et complémentaires, acquisitions d'outillage complémentaire, dépenses diverses et imprévues.

Le budget des dépenses extraordinaires comprend : les acquisitions de terrains et les extensions du port, les grands travaux du port, les grosses réparations exceptionnelles des ouvrages, les acquisitions de matériel et d'outillage, les contributions diverses.

Les dépenses sont liquidées et ordonnancées par l'ingénieur en chef de la circonscription des travaux publics de Cochinchine, qui représente l'administration de la colonie auprès du conseil. Le gouverneur de la Cochinchine est chargé de surveiller l'exécution du budget du port de commerce ainsi que l'instruction préalable de toutes les questions concernant les recettes effectuées pour le compte de ce budget ; il est investi des pouvoirs de tutelle de l'établissement public que représente le port de commerce et a seul qualité pour rendre exécutoires ou annuler les délibérations du conseil d'administration du port.

Activité du port de Saïgon. — Le port de Saïgon figure en très bonne place parmi les grands ports français. Au point de vue du tonnage total des marchandises entrées et sorties, il se maintient, depuis plusieurs années, comparé aux ports de la métropole, au septième rang après Marseille, Rouen, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, devant Caen, Sète, Boulogne et La Rochelle.

Mais, si l'on envisageait seulement les exportations, il occuperait la deuxième place après Marseille et devant Dunkerque ou le Havre, selon les années. Il convient de signaler ici que cette situation privilégiée s'est maintenue en 1938, bien que la récolte de la campagne rizicole ait été sérieusement déficitaire et inférieure d'environ 500.000 tonnes à la moyenne habituelle. La Cochinchine et le Cambodge sont en effet des pays neufs, essentiellement agricoles, le port de Saïgon étant l'exutoire naturel du large excédent de leur production.

Les comparaisons que nous venons d'établir font suffisamment ressortir l'importance du port de Saïgon, qui n'est certes pas soupçonnée du public métropolitain. Nous donnerons donc ci-après un certain nombre de renseignements statistiques qui illustreront encore mieux nos déclarations précédentes :

Mouvement des navires. — Le mouvement des navires de mer qui ont fréquenté le port de Saïgon depuis dix ans est résumé ci-après :

ANNÉES	ENTRÉES		SORTIES		ENSEMBLE	
	Nombre	Jauge	Nombre	Jauge	Nombre	Jauge
1929	829	2.106.235	858	2.102.030	1.687	4.208.265
1930	824	2.096.659	817	2.082.349	1.641	4.179.008
1931	746	1.918.033	754	1.831.347	1.500	3.749.740
1932	879	2.005.896	874	2.005.476	1.753	4.011.372
1933	830	2.119.271	832	2.121.102	1.662	4.240.373
1934	795	1.295.833	797	2.294.771	1.592	3.590.604
1935	919	2.562.875	922	2.571.834	1.841	5.134.709
1936	865	2.607.988	863	2.606.586	1.728	5.214.574
1937	843	2.484.601	839	2.471.559	1.682	4.956.160
1938	777	2.493.563	782	2.497.598	1.559	4.991.161
1939	967	3.118.238	968	3.117.365	1.935	6.235.603

Le nombre des navires se maintient à un chiffre élevé, les quelques variations enregistrées étant fonction du surplus exportable de l'arrière-pays.

Le tonnage moyen a une tendance très nette à se relever ainsi qu'il apparaît au tableau suivant :

NOMBRE DE NAVIRES PAR JAUGE									
Années	Nombre total	Moins de 3000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000
1929	1.719								
1930	1.640	946	277	203	98	49	33	20	8
1931	1.498	845	257	204	97	46	35	25	11
1932	1748	1.185	264	197	86	49	40	32	15
1933	1.662	932	275	201	99	58	47	31	19
1934	1.592	813	327	202	87	56	50	36	21
1935	1.841	1.029	354	214	94	60	45	30	15
1936	1728	874	404	215	99	59	32	27	18
1937	1683	866	361	211	103	60	36	26	20
1938	1.559	777	354	182	94	64	16	30	42
1939	1.935	947	455	224	125	88	16	44	36

Ce phénomène s'explique par l'évolution générale du tonnage mondial et aussi par le fait que l'exportation des riz n'est plus uniquement dirigée sur l'Extrême-Orient, mais, pendant ces dernières années, s'est très sensiblement accrue sur l'Europe, l'Occident disposant de plus belles unités.

Les tonnages indiqués ci-dessus concernent uniquement les navires de mer. Pour avoir une idée complète des mouvements des navires dans le port de Saïgon, il faut également tenir compte des navires fluviaux, des chaloupes chinoises et des jonques de mer. Les mouvements correspondants ont été les suivants (entrées et sorties réunies) :

ANNÉES	NAVIRES FLUVIAUX		JONQUES DE MER ET CHALOUPES CHINOISES		TOTAUX
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Tonnage
1929	581	103.690		113.816	217.506
1930	1 151	226.599		122.766	349.365
1931	1.054	213.222		102.844	316.066
1932	1.041	206.665		216.726	423.391
1933	1.038	211.311		205.954	417.265
1934	1.034	191.487		78.144	269.631
1935	1.029	197.150		74.368	271.518
1936	1.039	197.113		89.092	286.205
1937	765	150.288		52.995	203.283
1938	411	64.579		86.884	151.463
1939	581	103.690			

Ces statistiques ne peuvent d'ailleurs être qu'approchées, le passage des jonques étant particulièrement difficile à saisir et à noter.

La diminution du tonnage fluvial, depuis trois ans, est due, principalement, à la cessation d'activité de la Compagnie saïgonnaise de navigation et de transports et également à l'augmentation du trafic par voie de terre.

La part respective prise par chaque pavillon national fréquentant le port de Saïgon dans le trafic général de celui-ci est consignée dans l'état ci-dessous :

PAVILLONS	1939	1938	1937	1936	1935
Français	787.987	710.532	717.570	555.017	653.513
Allemand	37.195	29.588	103.213	144.566	109.612
Américain	35.191	12.231	18.483	27.129	8.587
Anglais	989.647	675.188	655.828	755.020	852.154
Danois	68.808	111.599	136.520	88.288	49.783
Grec	153.804	96.312	95.629	227.336	135.563
Hollandais	188.605	147.580	131.730	166.925	158.492
Hongrois	12.952	23.379	6.179		
Italien	135.887	210.267	289.850	231.523	46.557
Japonais	157.343	66.954	74.654	137.103	155.571
Norvégien	225.458	93.152	248.848	175.325	172.936
Panama	49.555	13.598	9.185		
Suédois		8.019		2.617	7.669
Yougoslave	8.329	18.723	7.769		
Chinois			70.622	78.790	165.008
Russe			11.145		5.319
Finlandais			5.436		
Espagnol				8.089	
Portugais	4.199				
Totaux	2.854.960	2.217.122	2.581.661	2.597.728	2.520.767

On constate que les pavillons français et anglais se disputent la première place. Mais nos navires nationaux, malgré l'augmentation presque constante du chiffre de leurs opérations, n'arrivent pas toujours à l'emporter. Ils ne le font que les années de faibles exportation les lignes régulières françaises reprenant alors l'avantage. Au contraire, lorsque les récoltes de riz et de maïs sont abondantes, les « tramps » britanniques viennent nombreux se charger dans notre port et s'assurer alors la prédominance.

Importations. — Les tonnages des marchandises entrées dans le port de Saïgon depuis cinq ans se sont respectivement élevés, pour les principaux produits d'importation, à :

DÉSIGNATION DES ARTICLES	1934	1935	1936	1937	1938
	T.	T.	T.	T.	T.
Huiles et essences de pétrole	39.968	43.484	44.968	47.034	47.543
Vins	3.488	3.457	4.493	4.906	4.865
Gas oils et fuel oils			12.913	15.705	20.786
Farine de froment	11.966	13.755	14.176	14.776	18.842
Fers et Aciers	14.556	17.862	20.675	29.808	16.764
Légumes frais, conservés et desséchés	12.902	14 042	15.542	17.624	14.117
Produits chimiques	4.157	6.273	8.295	7.691	11.091
Phosphates naturels			1.000	2.854	8.914
Verres et cristaux	1.461	2.336	2.768	3.735	5.836
Tissus de coton	6.489	6.701	4.807	5.439	5.686
Engrais chimiques	1.221	1.330	4 102	14.704	5 682
Fruits de table	4.431	5.207	5.966	6.788	4.845
Huiles de graissage, paraffine, vaseline et graisses industrielles			3.542	4.542	4.202
Lait	2.311	2.711	2.918	3.801	4.068
Tabacs, cigares et cigarettes	464	937	1.757	3 314	3 637
Noix d'arec	2.136	2.381	2 426	2.670	2.736
Pommes de terre	2 320	2 585	2.548	2 607	2 220
Espèces médicinales	1 132	1 222	1 267	1 678	1.237
Vermicelle chinois	1.232	1.469	1.796	1.634	1.172
Faïences et porcelaines	794	813	1.160	1.287	905
Divers	111.581	124.017	111.138	109.936	90.072
Totaux	222.608	250.582	268.257	302 533	275 220

Exportations. — La Cochinchine et le Cambodge étant surtout producteurs de matières premières agricoles, leurs exportations, comme nous l'avons vu déjà, sont extrêmement importantes, tout en étant conditionnées

72.187.

Au confluent de l'Arroyo chinois et de la rivière de Saïgon : le quai des Messageries maritimes.

par le rendement des récoltes. Les sorties en poids, pour les produits essentiels, s'élèvent à :

Années	Riz	Maïs	Caoutchouc	Poissons secs	Coprah	Kapok	Peaux	Autres	Totaux
1929	1242.582	81.959	10.116	29.928	12.514	677	1 939	43.993	1.423.656
1930	1.090.067	126.460	10.381	30.570	9.792	634	1.148	79.714	1.348.766
1931	983 364	91.231	11.830	28.625	7 763	1.072	1.020	93.665	1.218.570
1932	1230.614	136.741	14.583	22.784	4 446	1.174	836	87.046	1.498.224
1933	1220 988	176.075	15.598	21.146	7.287	1.461	1.035	61.059	1504.649
1934	1 603.992	335 887	20.522	20.655	5.863	2.114	905	79.827	2.069.765
1935	1.759.306	315.343	29 349	20.703	12.181	2.399	1.592	16.827	2 157.700
1936	1.716.461	297.087	41 708	22 331	10.725	3.015	1.931	85.774	2.179.032
1937	1.602.936	401 380	45.230	24.677	11.736	3.121	1.868	6.608	2.097.556
1938	1 097 687	404.360	58.128	27.037	10.208	3.702	1.172	94.765	1.697 059
1939	1 680 822	331 731	66.019	28.962	9.868	2.689	1.384	128.738	2.250.263

Le riz continue toujours à tenir, et de loin, la première place. Il est maintenant suivi par les maïs, pendant que le caoutchouc connaît, par suite de l'extension des saignées sur les jeunes plantations, une progression constante.

La répartition des exportations par destination se fait de la façon suivante. (Voir premier tableau ci-dessous.)

Il nous paraît utile d'insister à nouveau sur les riz et dérivés, produits-clefs de la Cochinchine, en donnant un relevé complet de l'exportation de ces marchandises, depuis une dizaine d'années. (Voir deuxième tableau ci-dessous.)

Nous tenons enfin, en terminant ce chapitre, à signaler qu'avec 2.854.960 tonnes de marchandises manutentionnées en 1939 le port de Saïgon a établi son record, le précédent remontant à 1936 et portant sur 2.597.728 tonnes. C'est encore une nouvelle preuve de la vitalité sans cesse grandissante du port de commerce de Saïgon.

Le port de commerce s'étend, en rivière de Saïgon, en aval du port de guerre. L'arrêté du 28 juin 1922 y a incorporé toute la voie d'accès jusqu'à la mer.

Sur 6 kilomètres de long, la rivière a été équipée pour le stationnement des navires et les manutentions des marchandises. Les ouvrages d'accostage principaux sont :

Le quai de Khanh Hoi de 1.032 mètres de long ;

Le quai des Messageries maritimes, s'étendant sur un front de 380 mètres, construit par cette compagnie et réservé à l'usage exclusif de ses navires ;

Les appontements de Canton et Charner, utilisés par la batellerie fluviale.

Quai de Khanh Hoi. — La construction de ce quai fut décidée en 1900, P. Doumer étant gouverneur général de l'Indochine. La nature du terrain, constitué jusqu'à de grandes profondeurs par des vases molles, en faisait un ouvrage coûteux et d'exécution difficile.

On avait pensé pouvoir primitivement se contenter d'un mur de quai en maçonnerie, supporté par des piles fondées à l'air comprimé à de grandes profondeurs. Mais, au cours des travaux, on dut renforcer cet édifice au moyen de piles en maçonnerie établies en arrière. Aussi l'ouvrage ne fut-il complètement achevé qu'en 1912, date à laquelle il fut ouvert à l'exploitation. Ce quai comporte neuf postes et donne de très grandes facilités pour les manutentions de marchandises. La plupart des navires importateurs viennent donc y accoster pour y effectuer leurs opérations.

En arrière de ce quai existe un terre-plein public dont la largeur a été portée à 200 mètres en 1926. Ce dernier est sillonné par de larges routes et par une voie ferrée qui facilitent grandement l'évacuation des produits importés.

Postes d'amarrage en rivière. — Sur la rive droite de la rivière, en aval du canal de dérivation, se trouvent 5 postes d'amarrage sur bouées. Les navires placés parallèlement à la rive, à une distance de 80 mètres environ de la terre, peuvent travailler des deux mains à la fois au chargement ou au déchargement des marchandises. Cette situation est extrêmement favorable pour l'embarquement des produits d'exportation qui sont amenés de Cholon — lieu d'usinage et de concentration — le long des bords par des jonques et chalands.

Sur la rive gauche existent également 12 postes d'amarrage sur bouées identiques, tous accessibles aux plus grands navires fréquentant le port. Un poste pour amarrage de flot subsiste seulement en aval de ces installations.

Le port de Saïgon peut ainsi recevoir simultanément 30 navires de fort tonnage.

Outillage. — L'outillage actuel du port de Saïgon-Cholon peut être classé sous diverses rubriques :

1° *Outillage de direction du port :* le port possède deux remorqueurs de 300 CV et quatre chaloupes à moteur utilisés pour assister les navires dans leurs manœuvres et pour assurer la police de la navigation dans le port.

Il entretient aussi un chaland spécial disposé pour les manœuvres de chaînes et d'ancres, deux pompes d'épuisement d'un débit de 900 mètres cubes, mues par moteur, ainsi qu'une équipe de plongeurs. Enfin, il est spécialement outillé pour la désinfection et la dératisation des navires.

Il peut donc répondre à toute demande des usagers.

2° *Chalands, remorqueurs et chaloupes :* une flottille composée de 114 chalands en acier, représentant un tonnage de 15.000 tonnes, de 5 chaloupes et de 4 remorqueurs a été acquise par le port pour assurer les transports de riz et maïs des magasins de Cholon aux navires exportateurs en rade. Ce matériel est actuellement affermé à une entreprise privée.

3° *Appareils de levage :* cet outillage comprend :

2 grues fixes de 6 à 15 tonnes ;

1 grue à vapeur, sur roues, de 4 tonnes ;

6 grues électriques, sur rail, de 1 t. 500 ;

1 grue flottante de 50 tonnes.

4° *Magasins et entrepôts :* 11 magasins ont été édifiés sur le quai de Khanh Hoi, couvrant une surface de près de 30.000 mètres carrés.

Ces entrepôts sont utilisés pour la réception des marchandises d'importation.

Dépôts d'huiles minérales. — Au Nhabè, au confluent de la rivière de Saïgon

	RIZ ET DIVERS		MAÏS		CAOUTCHOUC		POISSONS SECS		COPRAH		KAPOK	
	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939	1938	1939
France	562 964	461 035	404 892	165 997	17.494 984	22 529 718	693	2 262	9 838 939	9 868 199	91 297	183 431
Colonies	104 659	94 138		615		187 960		308				967
Europe	81 785	147 484		32 236	8 016 057	2 968 547					3 325 511	2 182 061
Afrique	1 995	7 408	14 941									
Chine compris Hongkong	158 113	240 360			402 723	502 093	4 507 265	4 547 994			14 940	3 960
Japon	225	7 727	14 111	82 883	1 163 071	459 541					33 845	
Indes Néerlandaises	25 320	44 652										
Singapore	25 957	51 209			10 500 115	11 873 074	22 144 052	24 411 544			118 130	290 577
Etats-Unis	9 882	42 107			22 503 521	27 497 711					6 020	7 512
Iles Philippines	18 400	69 282										
Divers	24 245	442 159						150				20 195
la Réunion	19 600	43 166	50									
Cabotage	44 512	30 095										
	1.077 637	1 680 822	433 994	331 731	60 080 471	66 018 644	26 652 010	28 962 258	9 838 939	9 868 199	3 589 743	2 688 703

RIZ	FRANCE		Europe	Afrique	Etats-Unis d'Amérique et Cuba	Japon	Dairen	Hongkong	Chine autres ports	Iles Philippines	Etablissements des Détroits	Indes Néerlandaises	Divers	Cabotage	Exportations totales par année
	Ports	Colonies													
1939	461 035	137 304	147 484	7 408	42 107	7 727		162 212	78 148	69 282	51 209	44 652	442 159	30 095	1 680 822
1938	562 944	124 259	81 785	1 995	9 882	225		140 173	17 940	18 400	25 957	25 320	24 245	44 512	1 077 637
1937	674 487	173 003	88 522	5 989	48 909	1 618	15 164	290 182	120 878	1 321	53 822	5 150	27 932	57 581	1 548 358
1936	995 277	166 464	91 701	7 613	4 658	2 215	44 037	161 074	6 933	57 960	31 344	14 439	121 552	6 509	1 711 775
1935	348 563	110 547	80 841	10 255	16 619	2 137	63 686	437 372	369 938	8 223	48 107	68 683	135 790	17 252	1 718 013
1934	698 738	109 732	79 377	14 704	15 672	1 733		343 313	100 491	»	21 099	44 340	106 156	40 190	1 575 539
1933	533 956	52 995	28 228	13 576	2 643	1 067		492 177	1 831	»	15 784	61 001	8 921	8 809	1 220 988
1932	408 271	33 198	59 038	9 370	»	60 659		451 217	63 351	603	9 737	64 187	20 978	11 040	1 191 649
1931	292 044	17 737	46 179	8 986	5 281	537		330 823	48 682	1 008	39 501	105 463	35 820	29 145	961 206
1930	203 610	41 037	26 850	7 562	16 865	16 865		310 991	190 320	»	87 739	112 442	15 669	11 756	1 058 410
1929	188 044	20 589	97 964	7 500	24 907	24 907		379 454	64 490	89 944	99 326	191 233	44 236	1 967	1 256 887

(Du 1er Janvier au 31 Décembre)

et du Dong Nai, existent des dépôts de combustibles liquides (pétrole, essence, mazout) appartenant à trois grandes sociétés : la Compagnie Franco-Asiatique des pétroles, la Standard Vacuum Oil Cy et la Texas Oil Cy.

Réseau ferré. — La voie ferrée qui sillonne le terre-plein des quais du port de Saïgon est directement reliée à la ligne Saïgon-Hanoï-Yunnanfou.

Approvisionnement en charbon. — Saïgon est le siège d'un important marché de charbons destinés au ravitaillement des navires ne touchant pas Haïphong.

Ateliers de constructions navales. — Les navires de commerce fréquentant le port de Saïgon peuvent faire effectuer des réparations urgentes par divers établissements industriels privés, et même quelquefois, sous certaines conditions, par l'arsenal de Saïgon.

L'arsenal de Saïgon, situé en bordure de la rivière dans les limites du port de guerre, est spécialement équipé pour la réparation des navires de guerre. Il occupe à cet effet plus de 800 ouvriers.

Deux formes de radoub existent dans son enceinte : l'une de 150 mètres de longueur et de 21 mètres de largeur, l'autre de 70 mètres de longueur et de 10 mètres de largeur. La première va prochainement être allongée de 60 mètres et élargie de 2 mètres.

L'arsenal possède également un dock flottant de 350 tonnes de 50 mètres de long et de 9 mètres de large.

Toutes ces installations peuvent être, dans certains cas, mises à la disposition des navires de commerce.

Les ateliers privés sont au nombre de trois et exploités respectivement par la Société indochinoise de mécanique et d'ateliers de constructions, les Forges, ateliers et chantiers d'Indochine et la Société des ateliers maritimes de Phu An.

Ces entreprises occupent chacune de 300 à 400 ouvriers indigènes sous la direction d'ingénieurs et de contremaîtres européens.

Elles sont en mesure d'effectuer rapidement tous travaux de construction, fonderie, grosse et petite mécanique, métallisation, tôlerie, réparations de navires, construction de chaloupes. Elles procèdent également à l'installation de rizeries, de distilleries, etc.

Elles possèdent chacune leurs slips particuliers pour la mise au sec des petites unités et utilisent les bassins de l'arsenal pour les grands navires.

Port fluvial de Saïgon-Cholon. — Le port fluvial s'étend à travers Saïgon et Cholon sur une longueur de 12 kilomètres, mesurée à vol d'oiseau. Il comporte deux voies parallèles, reliées entre elles par trois transversales. L'artère la plus ancienne est l'Arroyo chinois. Ce canal étroit (60 mètres) et peu profond, étant vite devenu insuffisant pour assurer l'énorme trafic fluvial entre Saïgon et Cholon, il fut bientôt nécessaire de créer des voies nouvelles. En 1906 on creusa d'abord le canal de dérivation, puis, à partir de 1912, le canal de doublement et les trois coupures qui l'unissent à l'Arroyo chinois.

Ces artères, plus larges (80 mètres) et plus profondes que l'Arroyo chinois, acquièrent de plus en plus d'importance. De nouvelles rizeries et de nombreux magasins viennent s'établir sur leur rives. Les marchandises du commerce d'exportation les empruntent maintenant presque exclusivement, alors que l'Arroyo chinois, encombré de barques et de petites jonques, est plutôt utilisé pour le trafic intérieur aux deux villes.

Toutes ces voies sont bordées de routes et de terre-pleins pour le dépôt des marchandises. Plus de 12 kilomètres de quais et de perrés y ont été construits pour assurer la protection des berges contre l'érosion.

Rizeries de Saïgon-Cholon. — On ne saurait manquer, dans une étude sur le port de Saïgon-Cholon, de consacrer quelques lignes aux rizeries qui lui procurent sa principale source d'activité. Les rizeries sont les usines où le paddy est transformé en riz pour l'exportation. Après la moisson, le paddy récolté est amené en jonques, par les innombrables canaux et rivières de Cochinchine, des provinces de l'intérieur à Cholon pour y être travaillé. Dans les rizeries il est d'abord décortiqué, c'est-à-dire débarrassé de son enveloppe ou balle par passage entre des meules, puis blanchi par usure de la pellicule grisâtre superficielle du grain de riz entre deux cônes. Les riz blancs et sous-produits : brisures et farines, sont ensuite acheminés, par chalands et jonques, de Cholon le long des navires en rade de Saïgon.

Les chiffres d'exportation que nous avons cités plus haut laissent présumer l'importance des usines. Celles-ci sont au nombre d'une soixantaine, vingt-deux d'entre elles ayant une production journalière supérieure à 100 tonnes de riz blanchi. Elles sont, pour la très grande majorité, aux mains des Chinois. Deux sociétés françaises : la Société des riz d'Indochine Denis frères et les Rizeries d'Extrême-Orient exploitent cependant directement leurs propres rizeries.

***

L'ŒUVRE DE L'ACTUEL CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PORT

En terminant, nous tenons à rendre un hommage mérité à l'œuvre accomplie par le présent conseil d'administration du port de Saïgon, sous l'énergique impulsion de son président M. H. Ardin, président de la Chambre de commerce de Saïgon et président du grand conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine, qui en assume la direction avec une rare autorité depuis 1935.

A son arrivée à la tête de cette assemblée, M. Ardin dut faire face à une situation extrêmement difficile qui résultait de la crise économique grave que traversait le pays tout entier. Les disponibilités du port, amenuisées à l'extrême, étaient juste suffisantes à couvrir les frais d'exploitation, sans qu'il soit possible d'en distraire quoi que ce soit pour l'entretien de l'outillage et encore moins pour l'exécution de travaux neufs, à tel point que cette dernière rubrique avait complètement disparu du budget de 1934.

Un aménagement judicieux des recettes, une répartition et un contrôle rigoureux des dépenses permirent de traverser heureusement la période critique et de profiter immédiatement du retour à des circonstances plus normales. Un rajustement des taxes d'outillage rendit alors à la trésorerie son aisance et à l'exploitation les capitaux nécessaires pour des extensions nouvelles.

Parmi les travaux entrepris depuis 1935, et qui sont pour la plupart entièrement achevés, nous devons citer :

Le remplacement des postes sur estacades par des postes sur bouées ;

La réfection et l'extension du perré de la rive gauche de la rivière de Saïgon et la reconstruction des berges de la rive droite ;

Le revêtement des berges du canal de dérivation ;

La destruction des épaves de la *Cochinchine* et de l'*Atalante* qui gênaient la navigation dans la rivière ;

La construction d'un nouvel appontement en béton armé pour la batellerie fluviale ;

L'amélioration du réseau routier ;

L'extension du réseau ferroviaire ;

Le réaménagement de la distribution électrique des quais ;

Les dragages des rivières et canaux de Cholon ;

La remise en état complète des ouvrages d'art et des magasins, enfin la participation à l'agrandissement du bassin de radoub projeté par l'arsenal.

Malgré toutes ces dépenses et grâce à une gestion éclairée des fonds dont il disposait, le conseil d'administration du port a non seulement maintenu mais très sensiblement amélioré les finances de l'organisme dont il a la responsabilité. C'est ainsi qu'un emprunt de 1 million de piastres, contracté en 1924 pour l'agrandissement du port, sera intégralement amorti en 1940 ; l'arriéré des prestations en nature, dont le service avait été suspendu pendant les années de marasme, a été complètement apuré ; enfin, deux litiges importants, antérieurs à 1935, ont été réglés et les dettes correspondantes entièrement éteintes.

Le conseil d'administration a, de plus, reconstitué un fonds de réserve important, qui se monte, à la clôture de l'exercice 1939, aux environs de 600.000 $. La situation du port autonome de Saïgon-Cholon est donc, à l'heure actuelle, nettement favorable et, malgré les aléas que comporte la situation mondiale, la prudence avec laquelle il est géré permet de penser qu'il supportera sans dommage cette nouvelle crise.

RENÉ BOUILLETTE,
Secrétaire général du conseil d'administration du port de commerce de Saïgon.

72.202.

Vue du port en rivière de Saïgon, prise d'aval.

72.194.

Façade de la Chambre de commerce dominant l'Arroyo chinois.

LA CHAMBRE DE COMMERCE DE SAÏGON

Sœur aînée et première des Assemblées consulaires indochinoises

Le touriste ou l'homme d'affaires qui a fait escale à Saïgon ne peut se rendre au centre de la ville sans franchir une petite rivière, qui dans la terminologie locale porte le nom d' « Arroyo chinois ». Cette petite voie fluviale ne manque jamais d'attirer l'attention des visiteurs qui s'étonnent de l'activité qui y règne à toute heure du jour et de la dextérité dont font preuve les sampaniers annamites ou chinois pour se frayer un chemin à travers ce canal naturel devenu maintenant trop étroit.

Pour le commerçant ou l'industriel saïgonnais, l'Arroyo chinois n'est plus un sujet d'étonnement, parce qu'il fait partie de l'histoire et de la vie de la cité des affaires. Jusqu'en 1909 unique voie de liaison économique et rapide entre Saïgon et sa sœur industrielle Cholon, l'Arroyo chinois continue maintenant encore avec le canal de doublement qui lui a été adjoint, à représenter pour le commerce local la grande artère fluviale où se jauge chaque année la prospérité de la Cochinchine.

Saïgon, en effet, grâce aux 4.000 kilomètres de canaux et de voies navigables qui la relient à l'immense et riche région agricole et forestière que forment le delta du Mékong et les terres rouges des plateaux du Darlac, du Lang-Bian et de Djiring, voit affluer chaque année la quasi-totalité des produits récoltés dans le Sud-Indochinois : riz et dérivés, maïs, caoutchouc, poissons secs, salés ou fumés, bois, coprah, kapok, etc.

En 1867, l'ouverture du canal de Suez offre à la Cochinchine des débouchés nouveaux vers la Méditerranée. Les commerçants du grand port phocéen s'intéressent à leur tour au négoce cochinchinois. En deux ans Saïgon voit son activité commerciale plus que doublée puisque, en 1868, les importations et les exportations atteignent 57 millions de francs.

L'HISTOIRE DE LA « OLD LADY » INDOCHINOISE

C'est à cette époque que se place la création de la doyenne des assemblées consulaires indochinoises, la Chambre de commerce de Saïgon. La prospérité naissante du commerce cochinchinois et peut-être plus encore la dangereuse indifférence que manifestait le gouvernement de Napoléon III pour la jeune colonie amènent les soixante maisons de commerce françaises et étrangères de Saïgon à demander la constitution d'un organisme de défense de leurs intérêts. La commission municipale de Saïgon soulève la question au cours d'une séance tenue le 8 août 1867, et, le 30 septembre 1868, un arrêté du gouverneur de la Cochinchine apporte une consécration officielle au vœu exprimé par la commission municipale.

Les premières années de la jeune Chambre de commerce ne sont pas particulièrement faciles. Ne disposant d'aucune ressource propre, elle doit se contenter jusqu'en 1880 d'une maigre subvention annuelle de 20.000 francs qui ne lui permet pas de disposer d'un immeuble particulier. Son activité n'en est pas moins féconde pour cela ; régime monétaire, transports maritimes, améliorations de l'aménagement du port de commerce, juridictions maritimes, contrôle des sociétés asiatiques, fermes de l'opium et des alcools de riz, immigration asiatique, droits de douane, création de magasins généraux, amélioration de la navigation sur les voies fluviales, contrôle des qualités de riz exporté, développement de l'industrie sucrière, construction d'un chemin de fer de Saïgon à Cholon sont autant de questions auxquelles la jeune assemblée consulaire s'intéresse déjà.

En 1896 la situation de la trésorerie permet à la Chambre de commerce d'installer enfin ses bureaux dans un immeuble qui lui appartient. Le nouvel édifice qui s'élève au bord de la rivière de Saïgon, derrière la statue de l'amiral Rigault de Genouilly, en même temps qu'il semble être un public hommage rendu par le commerce local au premier conquérant de la citadelle de Saïgon, apporte un témoignage manifeste de la prospérité de la jeune colonie. Le commerce français, en effet, a pu s'assurer peu à peu la prédominance sur le marché cochinchinois, et une consécration officielle en est donnée par l'élimination des commerçants étrangers de l'assemblée consulaire, où cependant les Annamites ont été admis dès 1877.

SA COMPOSITION ACTUELLE ET SES ATTRIBUTIONS

En 1922, un texte directement inspiré de la loi du 9 avril 1898 qui régit les Chambres de commerce françaises, apporte une autorité nouvelle à l'assemblée consulaire de Saïgon puisqu'il lui accorde la personnalité civile et lui donne les mêmes prérogatives que ses sœurs métropolitaines.

L'importance du travail et de la documentation que doit fournir alors la Chambre de commerce ne lui permet plus de se contenter du personnel et des locaux dont dispose son secrétariat. La construction d'un nouvel immeuble plus important est envisagée, et en 1928, grâce à un emprunt de 350.000 piastres, les nouveaux services du secrétariat pouvaient s'installer sur les rives mêmes de l'Arroyo chinois, dans un édifice aux proportions imposantes.

Composée actuellement de vingt membres français, dont quatre suppléants, et de quatre annamites, les premiers élus par catégorie suivant le mode métropolitain, la Chambre de commerce a constitué parmi ses membres quatre commissions qui se répartissent l'étude des questions financières et administratives, des problèmes douaniers, des problèmes de transports, des questions de législation commerciale, sociale et fiscale. Elle trouve en outre auprès de groupements professionnels, Association des exportateurs français d'Indochine, Association des importateurs marchands en gros de Saïgon, Association professionnelle des entrepreneurs et industriels français du Sud-Indochinois, Syndicat des commerçants détaillants de Cochinchine, Comité des assureurs saïgonnais, etc., une aide toujours utile et qu'elle sollicite souvent.

Son président actuel, qui siège depuis 1935, est M. Ardin. Ses interventions particulièrement heureuses, soit au moment du projet de détachement de la piastre indochinoise du franc, soit dans l'adaptation des lois sociales à la colonie, soit plus récemment encore dans la conclusion de l'accord pour l'exploitation de la ligne aérienne hollandaise prolongeant la voie impériale jusqu'à Batavia, lui ont valu de se voir, l'année dernière, maintenu à la présidence de la Chambre de commerce et d'être choisi cette année pour présider les travaux de la grande assemblée de l'Union indochinoise : le grand Conseil des intérêts économiques et financiers de l'Indochine.

SES PUBLICATIONS ET SES COURS PROFESSIONNELS

En outre de son activité consulaire, la Chambre de commerce de Saïgon assume depuis sa fondation un rôle d'informateur par la diffusion de renseignements commerciaux publiés dans :

Un bulletin quotidien (cours des changes locaux et étrangers, cours locaux et étrangers des produits d'exportation, côte des valeurs, mouvements des navires dans le port de Saïgon, avis de ventes, concours, appels d'offres, adjudications) ;

Un bulletin bimensuel (réglementation douanière, réglementation du port de Saïgon, cours officiels des riz et dérivés, relevé des exportations, cours local des produits du cru, cours des frets, mouvement des navires, relevé des manifestes de la quinzaine) ;

Des statistiques commerciales (commerce extérieur de la Cochinchine).

La Chambre de commerce s'intéresse de plus d'une façon toute particulière aux ouvriers et aux employés de commerce en ouvrant aux premiers des cours d'apprentissage et aux seconds des cours de dactylographie, de sténo-dactylographie et de teneurs de livres. Elle assure en outre le fonctionnement d'un Office de placement et apporte une aide financière importante aux Associations d'employés de commerce français et indigènes.

***

Telle est l'histoire brièvement évoquée de la « Old Lady » indochinoise. Elle a sa grande part dans le développement de l'industrie et du commerce cochinchinois et les noms de MM. Vial, Piquet, Laugier, Dierx, Gustave Denis, Léger, Cornu, Rivière, Araud, Fonsales, Rolland, Schneegans, Blanchet, Jacque, Gage, Ascoli, Garriguenc, Bergier, Ducroiset, De la Pommeraye, Darles, Martini, Lacaze, anciens présidents de la Chambre de commerce, sont encore présents à la mémoire de tous, parce que leur souvenir s'attache à plus d'une création, réforme ou amélioration dont l'économie de la colonie a bénéficié.

C'est à cette élite de commerçants, d'industriels ou d'entrepreneurs que la Chambre de commerce doit l'autorité dont elle jouit actuellement. Et sa situation au milieu d'une importante région industrielle qui compte déjà à Cholon et à Saïgon vingt rizeries, quarante-quatre décortiqueries, cinq brasseries, trois distilleries, trois manufactures de caoutchouc, quinze sociétés d'entreprise de construction et de travaux publics, trois ateliers de construction mécanique, trois usines de conserves, deux usines de raffinage d'huile, quatre savonneries, deux raffineries, quatre manufactures de cigarettes, deux entreprises de débitage du bois, plusieurs usines d'électricité et de distribution d'eau, forges, entreprises de transports fluviaux et maritimes, fonderies, briqueteries, tuileries, assure à l'assemblée consulaire de Saïgon un rôle de tout premier plan dont l'importance peut se mesurer par la part prépondérante du commerce cochinchinois dans l'économie de l'Union indochinoise puisqu'il contrôle plus des deux tiers de la valeur des produits exportés d'Indochine et plus de la moitié de la valeur des importations indochinoises.

JACQUES CERO,
Chef du secrétariat
de la Chambre de commerce de Saïgon.

72.196.

Le hall de la Chambre de commerce.

Photographies Nadal-Saïgon.

LES CHAMBRES DE COMMERCE DU TONKIN

Créées respectivement en 1882 et 1885 les deux Chambres de commerce d'Haïphong et d'Hanoï forment deux circonscriptions distinctes dont la détermination a été inspirée par la configuration géographique du pays. La première a dans son ressort les provinces maritimes et celles ayant un accès proche vers la mer ; la seconde comprend les provinces de l'intérieur.

Pour toutes les questions qui leur sont communes en ce qui concerne l'ensemble du territoire, elles font l'objet des mêmes consultations de la part de l'administration et sont appelées à donner des avis concertés, réalisant ainsi une unité de vues et de doctrine conforme à l'intérêt général.

Organes de coordination, d'information, de liaison avec les pouvoirs publics, groupant dans leur sein les représentants qualifiés du commerce et de l'industrie, les Chambres de commerce du Tonkin ont joué un rôle essentiel dans le développement économique du pays, rôle dont l'importance ne pourra que croître dans l'avenir.

Chargée en 1940 de l'exploitation des docks, la Chambre de commerce d'Haïphong, grâce à deux emprunts totalisant 4.500.000 francs, put poursuivre l'exécution des travaux devenus urgents et c'est à son initiative que l'on doit la plupart des aménagements du port : appontements, magasins, outillage, etc.

72.203.

Chambre de commerce d'Haïphong.

LE TONKIN ÉCONOMIQUE

En 1885, lors de l'établissement de notre protectorat, le Tonkin était un pays pauvre, peu sûr et peu peuplé.

Cinquante années d'ordre et de paix française en ont fait un pays prospère, à population dense.

C'est ainsi que l'extraction de la houille, à peu près nulle en 1885, est passée de moins de 500.000 tonnes en 1913 à près de 2.000.000 en 1929. Elle a atteint 2.350.000 tonnes en 1938 et se poursuit au rythme de 200.000 tonnes par mois. Son exportation s'élevait à 1.600.000 tonnes en 1938.

La production du minerai d'étain, qui ressortait à 44 tonnes de métal en 1913, s'élève actuellement à 600 et 700 tonnes.

Celle du wolfram, de moins de 100 tonnes en 1913, est à 350 tonnes présentement ; celle du minerai de zinc a atteint 25.300 tonnes en 1926.

En 1938, l'extraction des minerais de fer et de manganèse dépassait 50.000 tonnes de métal contenu par le seul Tonkin. Quant à l'exploitation de phosphates, partie de néant en 1913, elle était à 26.500 tonnes en 1930 et 37.000 en 1938.

En résumé, au 30 juin 1939, la production minière du Tonkin n'employait pas moins de 50.000 ouvriers et sa valeur annuelle peut être évaluée à 24 millions de piastres ou 240 millions de francs.

Quant aux industries de transformation elles sont également largement représentées.

La fonderie de zinc de Quang-Yen sort 4.450 tonnes de zinc marchand en 1938. La fabrication du ciment passe de 20.000 tonnes à 266.000 en 1938.

En 1938 la production de l'alcool de riz est représentée par 157.000 hectolitres d'alcool pur, celle des allumettes, par 304 millions de boîtes dont 500 tonnes ont été exportées.

Douze cents ouvriers environ y sont également occupés à la fabrication de 500 tonnes de pétards et artifices. En 1938, les usines de Viétri et de Dap-Cau produisent environ 3.500 tonnes de papier.

Quant aux industries du verre et de la bière, elles voisinent avec des manufactures de porcelaine, de boutons, des briqueteries et tuileries, des fabriques de tapis, de vannerie et sparterie.

Si nous passons maintenant à l'industrie textile, nous constatons qu'au Tonkin elle se répartit entre la grande industrie et l'artisanat.

C'est ainsi que l'importation de coton et laine est passée de 5.000 tonnes par an pour la période 1925-1930 à 10.300 tonnes en 1938 et 10.000 tonnes pour le seul premier semestre 1939.

La production des filés de coton faite par deux entreprises s'élève à 8.500 tonnes. Avec l'importation la consommation atteint environ 10.000 tonnes, dont la moitié est utilisée par la Société cotonnière (production : 2.500 tonnes de tissus, près d'un million de couvertures, 10.000 ouvriers) et l'autre moitié par de très nombreux petits ateliers indigènes de tissage comptant environ 50.000 métiers.

L'exportation atteint 850 tonnes de tissus, 250 tonnes de couvertures.

L'industrie de la soie utilise la soie grège et les déchets de soie, en majeure partie importés, et les fils de rayonne, entièrement importés.

L'importation de soie grège atteint 700 à 800 tonnes pour 1936-1938 et celle de fils de rayonne, 220 tonnes pour le premier semestre 1939.

Enfin, l'on évalue à 100.000 le nombre des petits artisans, dont 60.000 pour le textile, 16.000 pour la vannerie, 5.000 pour les dentelles et broderies, 3.000 pour le papier indigène et les objets votifs en papier, 1.500 pour le travail du bois.

Toutefois, il faut se garder de conclure de tout cela que le Tonkin est essentiellement un pays industriel et minier. En effet, pour les deux dernières campagnes (1937-1938, 1938-1939), sa production rizicole a représenté le quart environ de celle de toute l'Indochine, soit 1.600.000 tonnes de riz sur 6.400.000.

Mais à côté du riz et des cultures vivrières d'appoint (patates, manioc, haricots, pommes de terre, soja) l'initiative française y a introduit des cultures alimentaires ou industrielles destinées généralement à l'exportation.

Tout d'abord, le maïs, dont l'exportation, nulle en 1902, atteignait 80.000 tonnes peu avant la guerre et a été en moyenne de 140.000 au cours des trois dernières années.

Le café, production nulle avant 1902 et qui totalise actuellement 1.200 tonnes, suffisant à la consommation locale et alimentant une petite exportation de 400 à 500 tonnes par an.

L'exportation d'huile d'abrasin, nulle en 1934, s'est élevée en 1938 à 900 tonnes, celle de l'huile de ricin est d'environ 600 tonnes.

Le thé, contrairement aux produits précédents, a toujours été cultivé au Tonkin, où il croît spontanément. Les exportations sont passées de 200 tonnes par an en 1928-1930 à 700 tonnes pour 1937-1938, grâce en partie à la mise au point récente des procédés de fabrication du thé vert, qui ouvre aux thés d'Indochine l'important marché de l'Algérie et du Maroc.

La production et l'exportation de la laque sont en progrès constants. L'exportation a doublé depuis dix ans (de 900 à 1.800 tonnes).

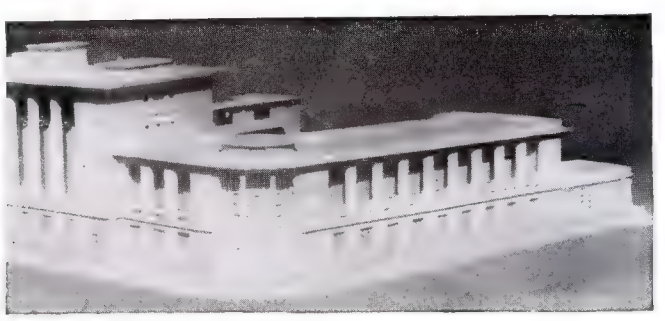
Ces produits agricoles secondaires, presque tous d'introduction récente, totalisent à l'exportation avec quelques autres : badiane et essence, cunao, amomes et cardamomes, une valeur de près de 5 millions de piastres, à ajouter aux 3 ou 4 millions de piastres du riz et aux 10 à 12 millions du maïs.

Enfin notons que, dans l'ensemble, les transactions du Tonkin avec l'extérieur (cabotage non compris) ressortent en 1938 à :

Importation : 68 millions de piastres ou 680 millions de francs ; exportation : 51 millions de piastres ou 510 millions de francs, et que le déficit de sa balance commerciale s'équilibre grâce aux remises de ses émigrants, aux dépenses militaires et administratives qui y sont faites et aux recettes du transit avec la Chine.

Ainsi le Tonkin, fort aujourd'hui de ses possibilités et de son voisinage avec la Chine du Sud, peut, sous l'égide de notre grande démocratie, poursuivre dans le calme et la confiance son évolution, dans la paix et la prospérité.

A. Baffeleuf,
président de la Chambre de commerce d'Hanoï.



72.204.

Chambre de commerce d'Hanoï.

HAÏPHONG, PORT DU TONKIN

La création d'Haïphong est relativement récente. Son emplacement, situé à 18 milles de la côte sur la rive droite d'un des bras du Thai-Binh, fut choisi parce qu'indépendamment d'un mouillage sûr il constituait le véritable nœud hydrographique du Tonkin et le gouverneur général Paul Doumer décida, en 1902, qu'Haïphong serait le port du Tonkin.

Le port maritime est constitué par une rade de 6 kilomètres de longueur sur 250 mètres de largeur moyenne à laquelle on accède par le Cua-Nam-Trieu et la coupure de Dinh-Vu ; depuis 1926, le port d'Haïphong comprend, en outre, les mouillages de Quang-Yen et de Port-Redon par où se fait une importante exportation de charbon et de calcaire à ciment.

Actuellement les aménagements du port d'Haïphong proprement dit comportent des appontements d'une longueur totale de 912 mètres offrant six postes d'accostage pour grands navires et, en outre, dix-huit postes d'amarrage en rade.

Les appontements sont desservis par voie de 1 mètre et voie de 0 m. 60. Les wagonnets utilisés pour les manipulations sont remorqués par de nombreux tracteurs.

L'outillage comprend une série de grues de 1 à 10 tonnes ainsi qu'une puissante grue électrique de 20 tonnes.

Un dock flottant peut lever 2.300 tonnes.

Au total, les docks exploités actuellement par la Chambre de commerce d'Haïphong ont une étendue de 250.000 mètres carrés, dont 55.000 de surface couverte ; ils sont reliés directement à la voie ferrée Haïphong-Hanoï-Laokay-Yunnanfou exploitée par la Compagnie française des Chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan et par transbordement à Hanoï aux différentes lignes exploitées par la colonie.

Le port fluvial est relié par voie d'eau à toutes les régions du Tonkin, ce qui permet le ravitaillement des différents centres industriels et miniers. Il s'étend sur les rives du Song-Tam-Bac et de la coupure de Haly et constitue le port d'attache d'un grand nombre d'embarcations, chaloupes, remorqueurs, etc., assurant la navigation fluviale et le petit cabotage sur les côtes du Tonkin et du Nord-Annam.

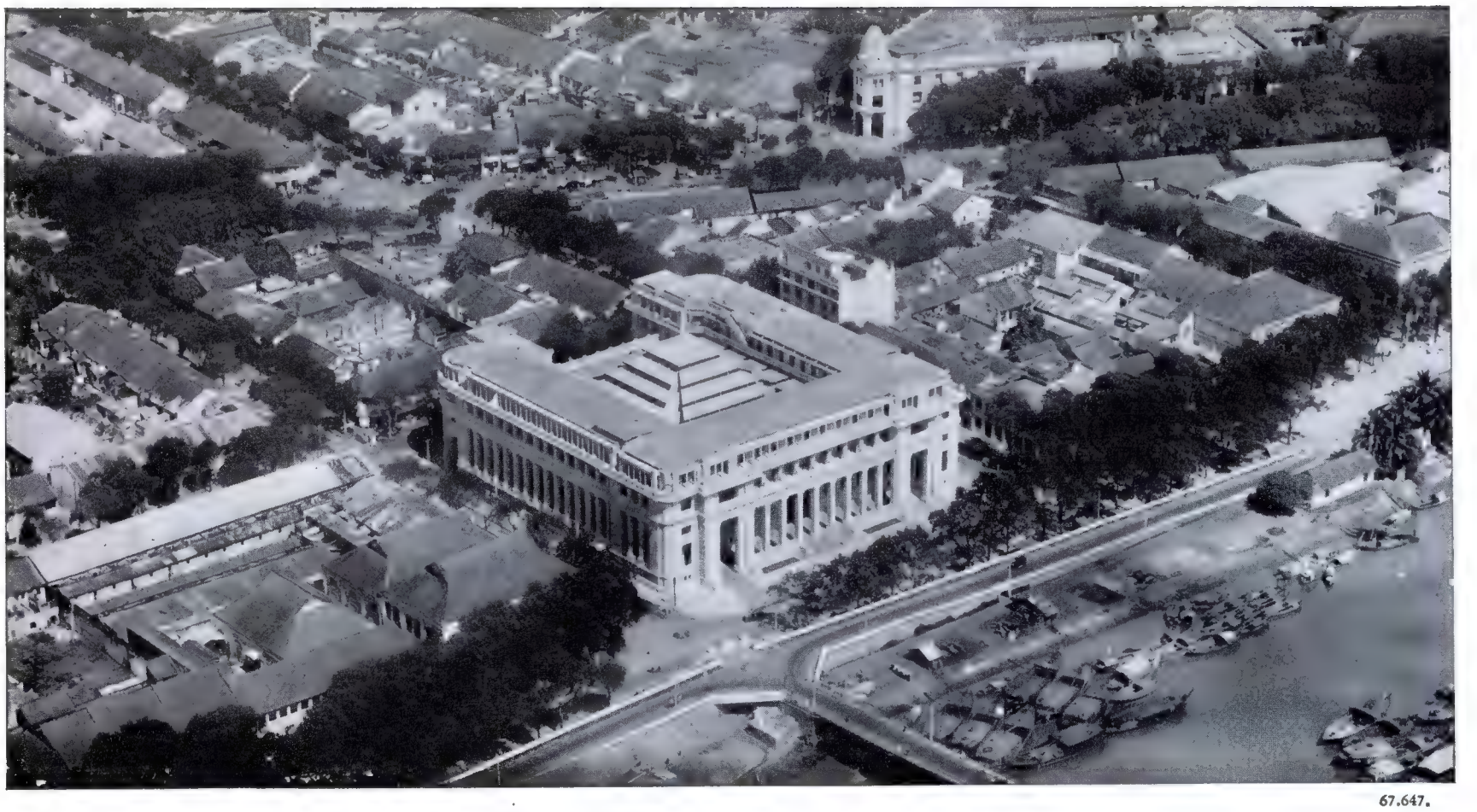
Modeste au début, le trafic du port d'Haïphong est en progression rapide et, au cours des dernières années, sa physionomie a été profondément modifiée en raison de l'accroissement considérable du transit avec la Chine, résultant du blocus exercé par les Japonais.

Le tableau ci-dessous donne de 1920 à 1939 le nombre de navires entrés dans le port et le mouvement total en tonnes métriques des marchandises à l'entrée et à la sortie pour Haïphong et Port-Redon.

ANNÉES	NAVIRES	TONNAGE MARCHANDISES
1920	466	490.474
1925	526	834.154
1930	459	871.050
1935	423	937.210
1939	706	1.679.146

Pour le détail des principales exportations, le lecteur voudra bien se reporter à l'article précédent sur le Tonkin économique.

C. Chenu,
président de la Chambre de commerce d'Haïphong.



67.647.

Siège de la Banque d'Indochine à Saïgon. — Phot. Cie aérienne française.

LE ROLE IMPÉRIAL DE LA BANQUE DE L'INDOCHINE

Elément nécessaire du rayonnement de la France en Extrême-Orient, dans l'océan Indien et dans l'océan Pacifique, la Banque de l'Indochine est, depuis près de trois quarts de siècle, le point d'appui des entreprises métropolitaines ou locales qui trouvent, dans ces régions du globe, la source ou le terme de leur activité.

Dotée du privilège de l'émission dans cinq colonies françaises, collectant les capitaux désireux de participer à la mise en valeur de pays neufs, dispensant le crédit sous ses multiples formes, resserrant par ses initiatives ou ses interventions les liens économiques avec les contrées voisines où elle exerce aussi son activité, la Banque de l'Indochine a puissamment contribué à la prospérité et à l'essor des colonies où elle s'est établie.

Cependant, combien étaient modestes les capitaux que le gouvernement français permit à quelques actionnaires, appuyés par un groupe de banques métropolitaines, d'investir à leurs risques et périls en 1875 dans le delta du Mékong ! La position prise par les banques britanniques depuis les Indes jusqu'à la Chine et à l'Australie était si forte qu'il paraissait bien ambitieux de prétendre figurer honorablement à côté d'elles.

Bien plus, l'impulsion donnée aux pays les plus lointains par l'expansion du crédit chez les grandes nations occidentales au lendemain de la guerre de Sécession et de la guerre de 1870 portait alors ses fruits. Des banques étrangères puissamment outillées s'établissaient dans les mêmes parages pour soutenir les intérêts de leurs nationaux respectifs, comme la Yokohama Specie Bank et la National City Bank of New York.

En fait, on peut dire que tandis que la France meurtrie pansait ses plaies sur le continent, la Banque de l'Indochine réservait l'avenir dans des régions lointaines riches de promesses.

Il est juste d'ajouter que, si la place prise par cet établissement relève moins d'un plan préconçu que d'un concours heureux de circonstances et d'une gestion habile, le gouvernement, en lui accordant la faculté d'instituer des agences sur tous les points de l'Extrême-Orient où étaient établis des comptoirs régis par la loi française comme aussi dans les ports de Chine et du Japon et des Indes orientales, l'orientait bien vers des destinées plus vastes que celles des établissements similaires de nos vieilles colonies.

Fondée au capital de 8 millions de francs, la Banque de l'Indochine, établissant son siège à Paris, s'installe tout d'abord à Pondichéry, hommage rendu au passé, et à Saïgon. Puis, par étapes successives, au fur et à mesure que s'élargit le champ accessible au commerce français, elle étend le réseau de ses agences. Au lendemain de la pacification du delta tonkinois, elle ouvre ses guichets à Haïphong (1885) et à Hanoï (1887). L'année suivante, le décret qui prolonge son privilège l'étend non seulement au Tonkin, à l'Annam et au Cambodge, mais encore à la Nouvelle-Calédonie.

Bientôt la poussée des intérêts européens vers l'Extrême-Orient conduit la Banque, pour répondre au désir du gouvernement français, à ouvrir des agences à Hongkong, en 1894, à Bangkok, en 1897, puis successivement à Changhaï (1898), Canton et Hankéou (1901), Singapore (1905), Tientsin et Pékin (1907).

Entre temps, la création de l'agence de Battambang, au Cambodge, avait accompagné la conclusion des accords de frontière de 1902 et 1904 avec le Siam.

Fortement enracinée en Indochine et dans les pays limitrophes, la Banque de l'Indochine crée une succursale à Papeete (1905) en vertu d'un décret de février 1904, dont la date est à rapprocher de celle du traité du 18 novembre 1903 par lequel les Etats-Unis prenaient possession de la zone du futur canal de Panama. La construction du canal étant dès lors assurée, Tahiti se trouvait appelé à devenir une escale intéressante sur les nouvelles routes maritimes du Pacifique et il convenait de doter l'archipel de l'outil indispensable à sa future activité.

De même, l'ouverture de la succursale de Djibouti en 1908 fut la suite naturelle de l'accord tripartite du 13 décembre 1906 par lequel la France, l'Angleterre et l'Italie mirent fin au différend qui les séparait alors sur ce point du globe. L'installation de la nouvelle succursale coïncida avec la conclusion de l'accord définitif intervenu entre le gouvernement français et le négus Ménélik à l'occasion de la concession octroyée à la compagnie du chemin de fer établie par des intérêts français en vue de desservir l'Abyssinie.

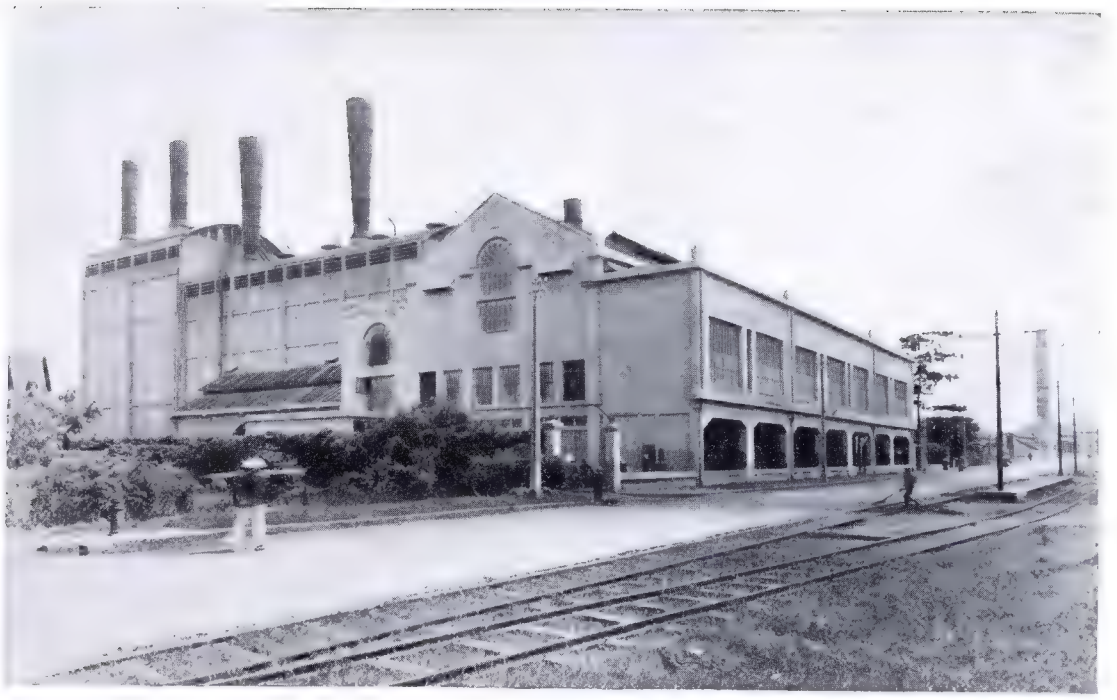
Six ans plus tard, à la veille de la guerre de 1914, ce sont encore les besoins nés de l'établissement d'une voie ferrée de pénétration, dont chacun connaît la hardiesse technique et l'importance économique, qui la conduisent à établir des avant-postes à Mongtzeu et à Yunnanfou, dans la Chine méridionale.

Par contre, pendant la période d'expansion excessive du crédit qui, dans le monde entier, a marqué l'après-guerre, la Banque n'a créé de nouveaux sièges qu'en Indochine, à Cantho, pour favoriser la culture et le commerce du riz dans l'Ouest-Cochinchinois, à Nam-Dinh, dans la région industrielle du Tonkin, et sur la côte depuis le territoire de Kouang-Tchéou-Wan jusqu'à Quinhon, en passant par Vinh et Hué.

Enfin, tout récemment, pour répondre aux exigences présentes, un décret en date du 25 janvier 1940 a invité la Banque de l'Indochine à ouvrir des agences à Londres et à Yokohama.

Ainsi, après soixante-cinq ans d'efforts constants et de gestion prudente, la Banque de l'Indochine se trouve occuper parmi ses pairs une place enviable. Son réseau de succursales et d'agences, au nombre de vingt-huit, couvre six pays. Au capital de 120 millions de francs, auxquels viennent s'ajouter plus de 140 millions de réserves, elle est vraiment l'instrument nécessaire à la vie économique de pays tels que l'Indochine, dont le commerce extérieur se chiffre annuellement par près de 6 milliards et se traduit par un excédent de devises en faveur de la métropole de l'ordre de 1 milliard de francs.

Si, pour reprendre la forte expression de M. le général d'armée Catroux, gouverneur général de l'Indochine, notre grande colonie d'Extrême-Orient « est devenue sur la carte stratégique du monde le bastion lointain qui couvre nos opérations d'Europe et où se polarisent nos intérêts du Pacifique », la Banque de l'Indochine peut être comptée parmi les bons artisans de la puissance française.



72.207.

Centrale électrique de Saïgon.

L'ÉLECTRICITÉ EN INDOCHINE

EN COCHINCHINE ET AU CAMBODGE

La Cochinchine, le Cambodge et quelques localités du Sud-Annam sont desservis en énergie électrique par trois sociétés qui sont à la fois productrices et distributrices d'électricité.

I. — La plus importante de ces sociétés est la *Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indochine*, créée en 1900, au capital actuel de 95 millions de francs et dont le siège social est à Paris, 62 *bis*, avenue d'Iéna.

Elle exploite les concessions suivantes :

a) En Cochinchine, la concession de la *région Saïgon-Cholon* et de sa *zone suburbaine* ainsi que les principaux centres des *provinces du Nord :* Giadinh, Laithieu, Thudaumot, Bienhoa, etc.

L'énergie électrique est produite dans une centrale thermique équipée avec des turbines à vapeur et qui comporte 30.000 kilowatts installés.

Le courant produit est du triphasé 6.600 volts 50 périodes ; la tension de distribution est de 120 volts pour l'éclairage et 210 volts pour la force motrice. Les centres de la zone nord de la Cochinchine sont alimentés par un réseau à haute tension (15.000 volts), depuis la centrale de Saïgon.

Une partie de l'énergie produite est transformée en courant continu pour fourniture au réseau des tramways de la Compagnie française de tramways (Indochine) ;

b) Au Cambodge, la concession de *Phnom-Penh*, laquelle comporte une usine thermique ayant une puissance installée de 3.500 kilowatts et qui est équipée de groupes électrogènes Diesel. La distribution est faite en courant biphasé 220 volts 50 périodes ;

c) Dans le Sud-Annam, la concession de *Dalat*, où est installée une usine électrique à groupes Diesel comportant une puissance globale de 800 kilowatts.

La Compagnie des eaux et d'électricité de l'Indochine distribue également l'*eau potable* dans les villes de *Saïgon, Cholon* et *Phnom-Penh.*

II. — La *Société coloniale d'éclairage et d'énergie* est de fondation plus récente (1926) ; elle est au capital de 1.100.000 piastres et a son siège social à Saïgon, 72, rue Paul-Blanchy. Elle exploite toute la zone sud-ouest de la Cochinchine, au sud du Mékong.

L'usine principale est située à *Cantho* et comporte 1.800 kilowatts installés en groupes Diesel.

Cette usine alimente un réseau triphasé à 22.000 volts 50 périodes, d'une longueur de 300 kilomètres environ et qui dessert les localités de Cantho, Soctrang, Baclieu, Longxuyen et Chaudoc. La tension de distribution est également de 120 volts pour l'éclairage et de 220 volts pour la force motrice.

La Société coloniale d'éclairage et d'énergie assure également la production de l'électricité au moyen de petites usines thermiques autonomes et sa distribution dans les centres de Sadec, Vinhlong et Travinh, situés dans le delta du Mékong, ainsi que dans le centre de Camau, à l'extrémité sud de la Cochinchine.

III. — *L'Union électrique d'Indochine* a été fondée en 1929 ; elle est au capital de 7.200.000 francs et a son siège social, 31, rue d'Ormay, à Saïgon.

Elle exploite au moyen d'usines thermiques autonomes (groupes Diesel ou à gaz pauvre) les distributions d'électricité des localités ci-après :

En Cochinchine : *Mytho*, Bentré, Baria et le *cap Saint-Jacques ;*

Dans le Sud-Annam : Phanthiet ;

Au Cambodge : *Battambang*, Kampot, Takéo, Soairieng, Kompong-Cham, Kratié, Kompong-Thom et *Siemréap-Angkor.*

La puissance globale installée dans ces usines est de l'ordre de 2.000 kilowatts.

EN ANNAM

La *Société indochinoise pour les eaux et l'électricité en Annam*, au capital de 1 million de piastres et dont le siège social est à Hué, exploite par centrales autonomes, comportant des groupes à gaz pauvre ou des groupes Diesel, les concessions de Phangrang, Tourcham, Nhatrang, Songcau, Quinonh, Faïfoo, *Tourane, Hué*, Quangtri, Than-Hoa, Pleiku et Kontum. Elle distribue l'eau potable en particulier à Hué.

La *Société indochinoise forestière et des allumettes* exploite, d'autre part, les concessions d'électricité des centres de *Vinh* et Benthuy.

AU TONKIN

Le Tonkin est desservi en énergie électrique par la *Société indochinoise d'électricité*, créée en 1902, au capital actuel de 60 millions de francs, et dont le siège social est à Paris, 62 *bis*, avenue d'Iéna.

Cette société exploite les concessions d'*Hanoï* et de sa zone suburbaine, celle d'*Haïphong*, ainsi que celles de tous les principaux centres du Tonkin, à savoir : Phu Tho, Vietri, Vinhyen, Tam-Dao, Phucyen, Thaïguyen, Sontay, Tong, Hadong, Hung-Yen, Phu-Ly, Nam-Dinh, Ninh-Binh, Thai-Binh, Ninh-Giang, Kienan, Doson, Haïduong, Dongtrieu, Sept-Pagodes, Bac-Ninh, Dap-Cau, Phu-Lang Thuong. Ces centres sont reliés aux usines de production par un réseau à haute tension 45.000, 30.000 et 6.600 volts, qui couvre tout le *delta du Tonkin*, et d'un développement total d'environ 700 kilomètres. La tension de distribution est partout de 120 volts pour l'éclairage et 210 volts pour la force motrice ; la fréquence est de 50 périodes par seconde.

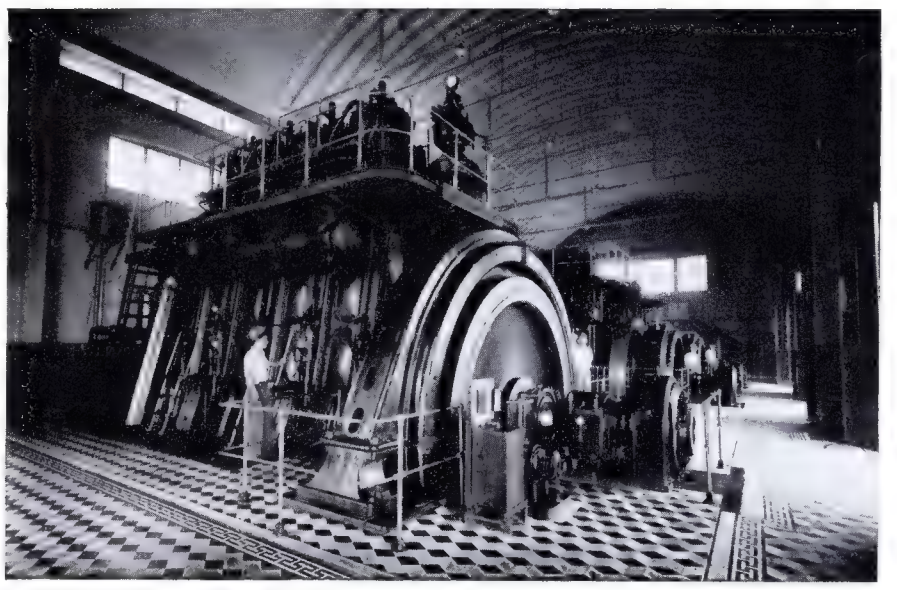
Pour l'alimentation de l'ensemble de ces concessions, la Société indochinoise d'électricité dispose d'une centrale principale située à *Hanoï*, équipée avec des turbines à vapeur et qui comporte 22 500 kilowatts installés, et d'une centrale à vapeur de 5.000 kilowatts à *Haïphong*, laquelle n'est utilisée actuellement qu'à titre de secours.

La Société indochinoise d'électricité exploite également la concession d'électricité du territoire de *Kouang-Tchéou-Wan*. L'énergie électrique est produite par une centrale thermique sise à Fort-Bayard et équipée avec des groupes Diesel.

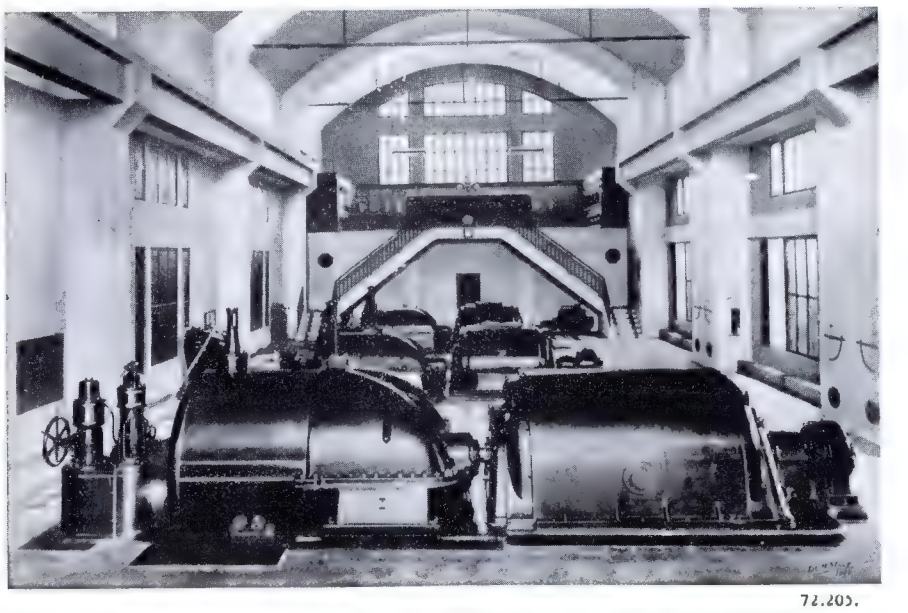
La Société indochinoise d'électricité assure également la distribution de *l'eau potable* à *Haïphong.*

Enfin, l'administration assure elle-même les distributions d'électricité dans certains centres, tels que *Vientiane* au Laos, Hagiang, Yenbay et Laokay au Tonkin.

Il résulte de ce qui précède que l'Indochine est dotée d'un ensemble d'ouvrages de production et de distribution d'électricité qui répond aux conceptions les plus modernes et qui constitue un outil économique de premier ordre. Cet ensemble contribue non seulement à assurer la défense du territoire en alimentant les établissements d'armement, mais encore à faciliter l'industrialisation de la colonie, qui est en plein essor, et à procurer aux populations le mieux-être, notamment par la ventilation et la réfrigération.



72.206.



72.205.

Centrales électriques de Phnom-Penh et d'Hanoï : salles des machines.

Photographies Nadal-Saïgon et Deheselle, Paris.

78.541.

Corniche du Varella.
(Ligne Hanoï-Saïgon.)

78.694.

Voiture-restaurant.

78.542.

Micheline sur le « pont en Dentelles ». (Ligne du Yunnan.)

LES CHEMINS DE FER DE L'INDOCHINE

L'INDOCHINE possède actuellement 3.000 kilomètres environ de voies ferrées d'intérêt général ouvertes à l'exploitation, auxquelles il convient d'ajouter 464 kilomètres au Yunnan, en territoire chinois.

Ces voies se répartissent en deux grands réseaux dont l'un (2.528 kilomètres) est exploité directement par la colonie (réseaux non concédés) et l'autre (848 kilomètres) est exploité par une compagnie concessionnaire (la Compagnie française des chemins de fer de l'Indochine et du Yunnan).

Les chemins de fer ont puissamment contribué au développement économique de l'Indochine : où le chemin de fer a été établi le pays s'est transformé du jour au lendemain (défrichement de nouvelles surfaces, installation de nouvelles industries, création de nouveaux villages, naissance de nouveaux trafics).

En Indochine on s'est préoccupé plus particulièrement de le rendre propre à ce rôle par une adaptation constante des tarifs aux conditions économiques locales.

Les résultats de cette politique rationnelle méritent d'être cités. Pour l'exercice 1938 l'importance du trafic a atteint les chiffres suivants :

Réseaux non concédés	voyageurs-kilométriques .	688.300.000
	tonnes-kilométriques	235.300.000
Compagnie du Yunnan	voyageurs-kilométriques .	195.500.000
	tonnes-kilométriques	102.300.000

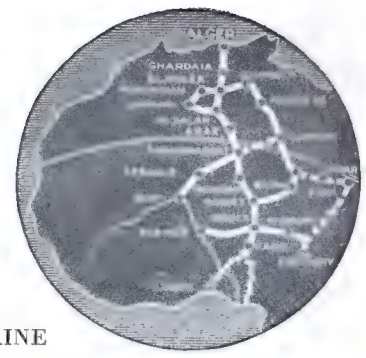
Les chemins de fer de l'Indochine mettent à la disposition des voyageurs un matériel confortable spécialement adapté au climat de la colonie : persiennes, doubles vitres, ventilateurs, thermotanks et, sur les voitures en commande, conditionnement d'air.

Les beautés naturelles de l'Indochine, ses terrains de chasse, ses trésors archéologiques, l'intérêt que présente la grande variété des mœurs et des coutumes des peuples qui l'habitent en font un pays de grand tourisme ; de Saïgon, d'Haïphong ou de Tourane, points de relais obligés des courants touristiques européens et américains qui se dessinent de plus en plus dans les eaux d'Extrême-Orient, le touriste gagne aisément par le rail, dans des conditions aussi agréables que possible, les diverses régions de l'Indochine.

Du nord au sud, de la province chinoise du Yunnan, avec ses sites alpestres, ses riants paysages et ses pagodes vénérées, à la vieille capitale khmère avec ses ruines colossales et ses tours étranges enlacées de ramures ; d'Hanoï, paré de son petit lac comme d'un pur joyau, à Saïgon, la « perle de l'Extrême-Orient », la liste des beautés touristiques est longue...

Ces merveilles sont mises à la portée des touristes par les chemins de fer de l'Indochine, dont les divers correspondants (Thos. Cook and Son, American Express, China Travel Service) et les bureaux de tourisme sont à la disposition du public pour lui fournir tous les renseignements désirables.

LES GRANDS RÉSEAUX ROUTIERS DE L'EMPIRE



L'ŒUVRE RÉALISÉE PAR LA SOCIÉTÉ AFRICAINE DES TRANSPORTS TROPICAUX

CRÉÉE en 1933, cette société était chargée la même année par le gouvernement général de l'Algérie d'assurer le service El Goléa-Tamanrasset, première étape d'un vaste réseau de pénétration dans nos possessions africaines. Effectivement dès le début de 1934, sous l'heureuse impulsion de son administrateur-délégué, M. Georges Estienne créateur du service transsaharien Colomb Béchar-Gao, elle prolonge le service du Hoggar sur l'Afrique occidentale jusqu'à Zinder et Kano et entreprend l'équipement de cette nouvelle ligne transsaharienne en créant des gîtes d'étape avec poste de dépannage à In Guezzam, Agadès, Zinder. Elle organise sur cet axe un service de dépannage permettant aux voitures de tourisme, même isolées, d'effectuer la traversée du Sahara en toute sécurité.

L'année suivante, prenant Alger comme tête de ligne, elle crée de nouvelles lignes régulières venant se raccorder au service transsaharien Alger-Kano, notamment Zinder-Fort, Lamy, El Goléa-Timimoun, Adrar-In Salah. Elle développe son réseau hôtelier et organise les premiers circuits touristiques dans l'Extrême-Sud.

Au cours de l'année 1936 elle effectue les premiers transports sur Bilma ainsi qu'une nouvelle liaison Zinder-Niamey, assurée d'une façon permanente dès l'année suivante.

En 1937 elle développe son exploitation touristique et ouvre un nouveau service : Tamanrasset-Gao, prolongeant sur le Niger la ligne Alger-Tamanrasset. Elle effectue sur cet itinéraire, à titre de démonstration, des transports de troupes entre le Niger et l'Algérie.

A la même époque elle organise un service aérien permettant des circuits touristiques par avion dans l'Extrême-Sud. Différents voyages par voie aérienne sont effectués, notamment sur le Tchad, où elle étudie la liaison A. O. F.-A. E. F. par la voie du lac.

Au début de 1938 elle effectue avec une vedette à moteur de 20 tonneaux transportée par voie transsaharienne la liaison Bosso (sur la Komadougou)-Djimitilo (à l'embouchure du Chari) en dix-sept heures de navigation.

Cette première traversée directe du Tchad permet d'assurer dès l'année suivante des liaisons régulières par la voie du lac.

En 1939 elle étend son champ d'action dans l'Est-Saharien, où elle procède à l'organisation de la ligne Ouargla-Djanet.

La Société africaine des transports tropicaux assure actuellement des services réguliers s'étendant sur un réseau d'itinéraires de plus de 10.000 kilomètres, comportant :

Deux lignes transsahariennes : Alger-Tamanrasset-Zinder, Alger-Tamanrasset-Gao.

Une ligne intercoloniale entre le Niger et le Tchad : Niamey-Zinder-Fort Lamy.

Des lignes secondaires dans le Sud-Algérien et en A. O. F. : Ouargla-Djanet, El Goléa-Ouargla, El Goléa-Timimoun-Adrar, In Salah-Adrar, Zinder-Kano, Alger-Ouargla-Flatters.

Une ligne aérienne : Alger-Ouargla-Flatters.

Elle exploite un réseau hôtelier dans les régions sahariennes, comportant dix installations hôtelières.

Son parc de voitures, entièrement équipé en matériel Renault, se compose d'une centaine de véhicules. Ce matériel parcourt annuellement plus de 2 millions de kilomètres, en grande partie dans des régions où la circulation automobile était inconnue il y a quelques années. En outre, quatre avions de moyen transport sont utilisés pour les services aériens.

Un personnel d'environ cent agents européens et deux cents agents indigènes assure l'exploitation des services de transport et des services hôteliers.

Poursuivie avec méthode depuis sept ans, cette réalisation constitue une belle manifestation de l'activité coloniale française.

72.189.

72.191.

Garage de la Société africaine des transports tropicaux à In Salah.

L'EAU POTABLE AUX COLONIES

Il paraît superflu de rappeler le rôle primordial que joue l'eau dans la vie quotidienne.

Ce rôle est sans doute plus important encore aux colonies, où les conditions de vie commandées par des climats moins tempérés pour la plupart que notre climat de France exigent une plus grande consommation d'eau, alors que les origines de celle-ci, sa qualité, sa distribution peuvent laisser à désirer.

Il n'est pas douteux qu'un très grand effort a été fait pour doter les grandes villes ou les grandes agglomérations d'une distribution d'eau et pour assurer aux populations une eau potable, mais l'Empire colonial français est trop étendu et trop varié pour que les pouvoirs publics aient pu assurer dans tous les cas cette alimentation en eau potable, indispensable quotidiennement.

Les habitants ne disposent la plupart du temps que des eaux mises à leur disposition par la nature et qui sont loin de présenter les qualités que l'on doit exiger d'une eau potable — eau de rivière, de marigot, de source, véhicule de nombreuses maladies — car l'eau constitue un milieu de choix pour les microbes pathogènes et l'on peut affirmer que la plupart des maladies ont une origine hydrique.

Il est donc indispensable pour éviter la propagation d'une maladie ou d'une épidémie quelconque, et mieux, pour prévenir toute contamination, de traiter les eaux en vue de les rendre potables.

La question du traitement de l'eau a attiré l'attention des plus hautes sommités et nombreuses sont les solutions proposées.

Malheureusement ce problème est un problème complexe, la composition chimique de l'eau, son degré de turbidité et son degré de pollution étant très variables, non seulement d'un point à un autre, mais encore d'une saison ou même d'un jour à l'autre, suivant l'influence d'un orage ou d'une crue.

En dehors même de la question de la composition chimique de l'eau, qui peut être un facteur déterminant des possibilités de traitement et qui peut exiger des études extrêmement poussées, il reste donc à envisager la clarification — qui s'impose souvent pour pouvoir obtenir la stérilisation — et la stérilisation.

La clarification a souvent été résolue par l'emploi de filtres à sable lorsqu'il s'agit d'installations de quelque importance et que l'on peut disposer d'une certaine pression, mais les conditions d'emploi de ces appareils volumineux et lourds, qui peuvent donner d'excellents résultats, ne se trouvent pas toujours réunies.

Il faut donc en arriver à envisager la stérilisation dans tous les cas où la composition chimique de l'eau ne s'y oppose pas d'une façon formelle ou ne pose pas un problème dont la solution exige de véritables usines.

La stérilisation de l'eau est résolue soit par des moyens mécaniques, soit par des moyens chimiques. Par des moyens mécaniques lorsque les microbes pathogènes sont retenus à la surface d'un élément filtrant dont les capillaires sont fort ténus. Ces appareils ne peuvent assurer un débit important que pour de fortes pressions ; en effet, leur efficacité est en fonction inverse de leur porosité et, fonctionnant sans pression, leur débit est faible, de plus ces appareils sont inefficaces contre les virus filtrants.

Par des moyens chimiques lorsque les microbes sont détruits à l'aide d'un agent chimique, dont le plus connu est le chlore.

Celui-ci a été employé depuis de nombreuses années et les procédés qui le mettent en œuvre nous sont familiers : verdunisation, qui ne met en œuvre que des doses infinitésimales de chlore, de l'ordre de 1/10 de milligramme. Ces doses extrêmement faibles exigent une eau rigoureusement limpide et un brassage énergique et la javellisation tend à supplanter ce procédé. La javellisation consiste à mettre en œuvre une quantité de chlore proportionnelle à la teneur de l'eau en matières organiques, celles-ci oxydant en effet le chlore, et à éliminer l'excès de chlore avec des réactifs chimiques. Dans ce cas il faut procéder à des analyses constantes de l'eau : une dose insuffisante de chlore ne donne aucune garantie d'efficacité au point de vue stérilisation, une dose excessive de chlore communique un goût désagréable à l'eau et la rend impropre à la consommation ou exige des dosages précis pour éliminer cet excès de chlore.

Il est donc plus logique, afin d'obtenir toute garantie d'efficacité, d'employer systématiquement un large excès de chlore qui, dans tous les cas et quel que soit le degré de pollution de l'eau, assure la destruction de tous les germes pathogènes et d'éliminer cet excès de chlore par passage sur une colonne de charbons actifs. Ceux-ci, agissant comme catalyseurs, ne seront jamais saturés de chlore.

C'est ce que réalise le procédé *Carbochlore*, dont les charbons spécialement traités sont autostérilisateurs et réfractaires au développement et à la prolifération des colonies microbiennes à leur surface.

Les appareils qui mettent en œuvre ce procédé s'appliquent à tous les débits d'eau et permettent dans tous les cas d'obtenir une eau rigoureusement potable et désodorisée. Le Conseil supérieur d'hygiène publique de France en a reconnu l'efficacité, les Services de santé de l'armée et du génie rural l'ont adopté et il est également autorisé par le Service de santé du ministère des Colonies.

Il apporte donc la solution sûre, simple et économique du problème du traitement de l'eau aux colonies.

Le *Carbochlore*, 6, rue de Téhéran, Paris.

S

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA MARTINIQUE

LE ROLE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

La Martinique est la possession française la plus importante de l'Atlantique-Ouest. Placée au carrefour des grandes voies maritimes qui relient l'Europe au canal de Panama, de celles qui mettent en rapport les deux Amériques, elle occupe, du point de vue commercial et du point de vue stratégique, une position privilégiée dont la guerre actuelle a mis en évidence toute la valeur.

Son étendue est cependant réduite : un peu plus d'un millier de kilomètres carrés ; mais son climat est très agréable, sans hiver, aux étés tempérés, d'une rassurante salubrité, surtout depuis que la fièvre jaune y a entièrement disparu et que des travaux d'assainissement y ont réduit considérablement l'aire du paludisme. Aussi n'est-il pas surprenant que l'île porte 250.000 habitants, soit une densité de 222 au kilomètre carré.

Sur cette vieille terre — française depuis Colbert — la vie agricole, industrielle, commerciale met en œuvre les méthodes et procédés de la technique moderne, en les adaptant aux nécessités et conditions particulières du relief, du climat, de la nature des produits à obtenir.

Jusqu'à aujourd'hui, malgré quelques prospections qui ont fait apparaître des traces d'huile de schiste, le sous-sol du pays n'a révélé aucune richesse minière exploitable. La colonie doit donc tirer de l'agriculture et des industries qui en dérivent la presque totalité de ses ressources.

Les quatre principaux produits ainsi obtenus sont le sucre de canne, le rhum, les bananes, l'ananas.

Malgré l'appel sous les drapeaux de plusieurs milliers de travailleurs, l'état de guerre n'a pas sensiblement modifié la capacité de production de l'île. Mais, en fait, ses exportations ont quelque peu diminué. Cela est dû aux exigences de la défense nationale, qui jusqu'ici n'ont pu laisser à la disposition de la colonie, pour l'évacuation de ses produits, qu'un tonnage de fret inférieur à celui de l'avant-guerre.

Quelques chiffres permettront d'apprécier l'activité économique de la Martinique.

Sucre de canne. — Exportation : 51.395.449 kilos en 1938.

Ces chiffres ne représentent pas les possibilités de fabrication : ils résultent de conventions passées avec les producteurs de sucre de betterave métropolitains. Le cas de force majeure de la guerre ayant suspendu l'exécution des accords, la Martinique, en 1939, a pu exporter 65.955.441 kilos.

Rhums. — D'après la répartition du contingent global des colonies françaises la Martinique avait le droit théorique d'exporter 8.891.500 litres à 100 degrés. En réalité, en 1938, elle a pu en expédier 9.965.084, rhum Etat et rhum hors contingents compris.

Au 1er janvier 1940 le chiffre total s'arrêtait à 5.654.182 litres. La totalité du contingent était fabriquée et légalement exportable ; ce sont les moyens de transport qui ont fait défaut.

Bananes. — En 1938, exportation de 37.407.273 kilos. Au 1er janvier 1940, seulement 27.904.054 kilos avaient pu quitter la colonie.

Ananas. — L'effet de la guerre n'a pas été très sensible : exportation de 1.343.935 kilos en 1938, et, en 1939, de 1.253.650 kilos.

Si l'on ajoute, pour 1939, environ 24 tonnes de café, 122 tonnes et demie de cacao, 12 tonnes et demie de chocolat, un peu moins de 2 tonnes d'ambrettes et 53 tonnes et demie de noix de coco, on aura la base économique de la vie sociale et financière de la Martinique.

Le budget du service local, qui reflète l'organisation administrative de la colonie, s'élève pour 1940 à 127.249.000 francs.

Dans l'ensemble de son évolution la Martinique tend à réaliser en fait, et dans tous les domaines, le maximum possible d'assimilation sociale, intellectuelle et morale avec la métropole.

La Chambre de commerce de la Martinique comprend le rôle de premier plan qui lui incombe dans cette évolution et elle accomplit cette partie de sa tâche avec la plus grande vigilance, la plus grande activité.

Dans la guerre qui a été imposée à la France, la Martinique se sent plus près que jamais de son cœur et, de toutes les forces matérielles et morales qu'elle tient de sa générosité plusieurs fois séculaire, elle est résolue à faire envers elle tous les sacrifices, sous quelque forme que ce soit.

76.113.

Récolte des cannes à sucre.

Phot. Hersilie-Héloïse.

LE DIAMANT

GRAND RIVIÈRE

LA MARTINIQUE,

La Martinique entière a suivi avec anxiété, comme aussi avec une froide résolution, les différents événements qui ont précédé le drame qui ensanglante actuellement l'Europe.

Il n'est pas un habitant de cette vieille terre française qui ne soit parfaitement instruit des effroyables conséquences de la folie hitlérienne et n'ait établi depuis longtemps un parallèle entre la manière germanique — si souvent affirmée au cours de l'histoire — faite d'ambitions féroces, d'instincts de rapine et de préjugés inhumains, et le concept français, inspiré des idées généreuses qui ont toujours fait de notre pays un champion de la civilisation, de la liberté et de la paix.

Aussi bien, la déclaration de guerre n'a ni surpris ni troublé la population. Le jour de la mobilisation générale des cortèges n'ont cessé de parcourir les rues du chef-lieu, manifestant et la fidélité des Martiniquais à la métropole et leur enthousiasme pour la cause que celle-ci entendait défendre. Les corps élus, dans des proclamations inspirées du plus pur esprit patriotique, ont interprété à leur tour les sentiments de la population. Et le Conseil général, dès sa première séance après l'ouverture des hostilités, « se faisant l'interprète du pays tout entier et particulièrement de ceux de ses enfants qui sont sous les drapeaux », a tenu à adresser « au gouvernement de défense nationale l'expression de l'indéfectible attachement de la colonie à la mère patrie

76.110.

Départ de conscrits à Fort-de-France.

et à lui renouveler l'assurance que toutes ses forces vives et toutes ses ressources sont au service de la France pour contribuer au triomphe de la grande cause de la liberté, du droit et de la civilisation ».

Cet ordre du jour constituait un programme qui, depuis, est fidèlement suivi.

Des contingents de soldats martiniquais sont déjà arrivés sur le sol de France, où ils participent avec leurs frères métropolitains à la défense de la nation.

Ils sont partis avec une fierté souriante et un courage tranquille. D'autres les suivront demain, animés des mêmes sentiments, mus par les mêmes ressorts spirituels. Français, citoyens, ils iront prendre leur place dans l'armée de l'Empire, ils iront grossir les rangs de cette phalange coloniale que notre ministre des Colonies, M. Georges Mandel, a puissamment organisée avec le concours du général Bührer.

L'exemple de « ceux de 14 » est là pour les guider : ils avaient été 10.000 — sur le contingent de 36.000 hommes des Antilles, de la Réunion et de la Guyane — à connaître les rigueurs du front. Près de 2.000 d'entre eux furent tués ou blessés.

Cette fois ils seront encore plus nombreux à répondre à l'appel du devoir.

N'est-ce pas d'ailleurs une tradition qui se prolonge ? Les conscrits d'aujourd'hui ne sont-ils pas les fils de ces valeureux soldats qui, jadis, accomplissaient des prodiges pour défendre leur île, sur laquelle flottaient les couleurs françaises, contre des assaillants toujours plus nombreux et mieux armés ? Ne sont-ils pas les dignes héritiers des 161 miliciens qui, en 1674, mirent en déroute les 8.000 hommes de l'amiral Ruyter, comme de ces intrépides combattants qui, en 1794, avec Rochambeau, « travaillèrent pour l'histoire » ?

Autant d'exemples dans le passé, autant de garanties pour l'avenir.

***

« Toutes les forces vives de la colonie et toutes ses ressources sont au service de la France », a déclaré le Conseil général de la Martinique. De fait, malgré la mobilisation, l'activité industrielle continue dans tous les domaines à un rythme accéléré.

Sans murmures, sans récriminations, l'armée des travailleurs accomplit journellement sa rude tâche.

Il y a sans doute maintenant une plus grande proportion de femmes dans les champs — elles y apportent d'ailleurs la note gaie et encouragent leurs compagnons de leurs piquantes chansons aux refrains cadencés — mais la récolte s'achève sans aléas. Les cannes, débarrassées de leur panache, filent, filent sans arrêt vers l'usine, tantôt dans les wagons qu'entraîne une puissante locomotive, tantôt dans l'antique char à bœufs, pompeusement équipé de pneumatiques modernes, ou encore à dos de mulet. De longues théories de porteuses aux formes sculpturales chantées par Lafcadio Hearn transportent à vive allure, à travers les méandres des sentiers, d'énormes régimes de bananes aux fruits dodus, destinés à l'exportation.

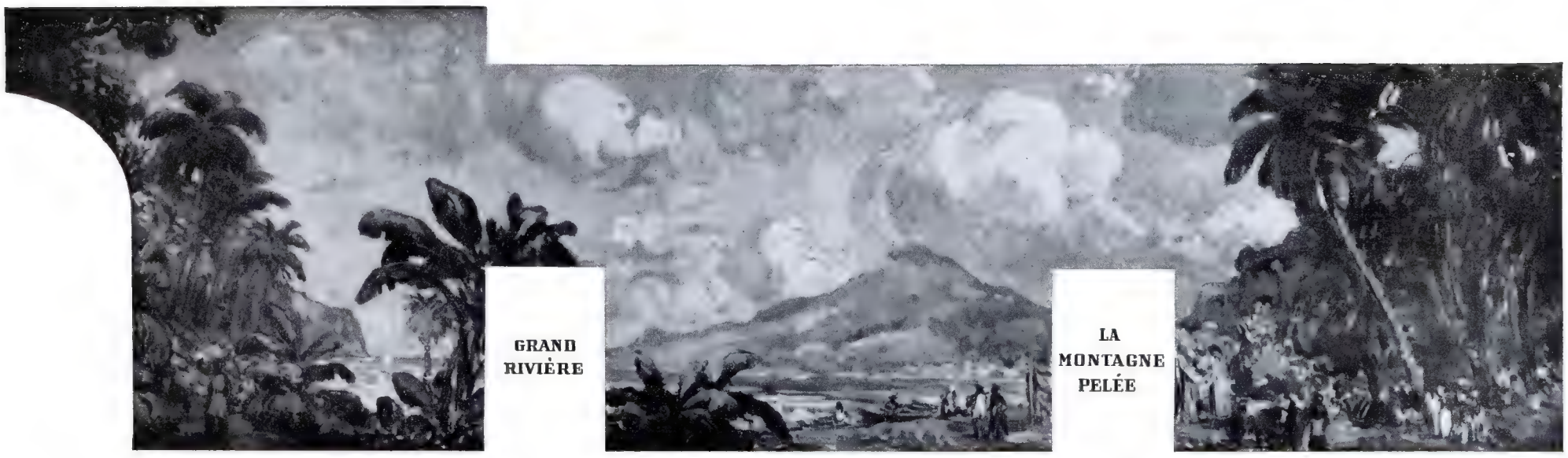
Les usines de conserves d'ananas, piquées au jeu, s'affairent.

Les chiffres de production et d'exportation du temps de guerre dépasseront la moyenne ordinaire du temps de paix. Industriels, agriculteurs, membres de la Chambre consultative d'agriculture, fonctionnaires des services administratifs compétents, tous travaillent d'un cœur ardent, chacun dans sa sphère, à augmenter sans cesse la production de la Martinique.

76.114.

Baigneuses.

Phot. R. Théolade.



Frise de J. de La Nézière et Geo François décorant le pavillon du Tourisme.

PERLE DES ANTILLES

M. Georges Mandel, ministre des Colonies, disait récemment à la presse métropolitaine :

« Au terme de ce premier semestre de guerre, une double constatation suffit à marquer quelle a été l'importance de l'effort colonial. Au point de vue économique, nos possessions d'outre-mer ont été à elles seules (sans compter l'Afrique du Nord) en mesure de fournir près de 1.800.000 tonnes de matières premières ou de denrées alimentaires.

» Au point de vue militaire elles ont levé plus d'hommes que pendant toute la guerre de 1914-1918 et, s'il en était besoin, on pourrait encore en appeler trois ou quatre fois plus sous les drapeaux.

» Les indigènes, qui savent que les revendications allemandes les menacent directement, sont prêts à tous les sacrifices en vue de hâter la victoire. A la France métropolitaine de décider. Ils sont impatients de répondre à son appel. »

La colonie, fidèle à ses traditions, ne veut pas rester en arrière. Elle tient plus que jamais à justifier cette opinion de Voltaire : « La Martinique, la meilleure et la plus riche colonie qu'eut la France ! »

*
* *

Mais ce n'est pas seulement par sa contribution, dans les circonstances actuelles, en hommes et en denrées de première nécessité que la Martinique entend maintenir outre-mer son rang de fille aînée de la France.

Au moment où la métropole organise une manifestation destinée à mettre en valeur son œuvre colonisatrice, il n'est pas superflu de souligner les efforts accomplis dans le domaine intellectuel comme dans le domaine social dans ce vieux département français.

Sur un budget de 120 millions de francs, la Martinique dépense environ 30 millions pour l'instruction de ses enfants et 15 millions pour l'Hygiène publique et l'Assistance.

Elle possède, en outre des organisations privées, 129 écoles d'enseignement primaire, un lycée de garçons, un pensionnat de jeunes filles, une école d'enseignement technique avec sections agricole et d'arts appliqués, qui abritent ensemble une population scolaire de près de 35.000 âmes.

Sous l'impulsion du chef actuel de l'Instruction publique, M. Eugène Revert, qui par ailleurs a entrepris sur place des fouilles fort instructives pour le compte du musée de l'Homme, l'enseignement se développe dans l'île chaque année un peu plus. Il gagne ainsi les coins les plus reculés de la campagne, attire des étudiants étrangers et fait de la Martinique comme un centre avancé de la culture française dans la méditerranée américaine.

Dans le domaine de la Santé publique et de l'Assistance, 10 hôpitaux et 28 dispensaires dispersés sur le territoire des trente-deux communes de la colonie dispensent à la population soins et consultations.

Depuis bientôt deux ans l'île s'enorgueillit de son Institut Pasteur, que dirige avec compétence et dévouement le médecin commandant E. Montestruc.

L'institut de la Martinique, qui a remplacé l'Institut d'hygiène et de microbiologie créé en 1910 après la mission Simond-Noc, comprend un service de vaccinations, un service d'analyses bactériologiques, un service de B. C. G., un service antirabique (en formation) et un service de désinfection.

La courbe de ses examens ou analyses est assez impressionnante. En 1933 : 3.543 ; en 1935 : 9.838 ; en 1937 : 11.404 ; et en 1939 : 13.589.

Il convient de citer ici les paroles de Calmette que rappelait dernièrement le docteur Pasteur Vallery-Radot dans sa préface du cinquième volume de *Synthèse :*

« Sans les découvertes de Pasteur le développement et l'émancipation des populations indigènes, la mise en valeur de leurs territoires, l'expansion colonisatrice de la France et des autres grandes nations civilisées auraient été impossibles. »

*
* *

Il est un autre domaine dans lequel la Martinique s'efforce à l'heure actuelle de brûler les étapes, c'est celui de l'organisation touristique. A côté de sites naturels qui composent à la « Madinina » des Caraïbes une parure féerique, une organisation qui n'aura rien à envier à celle des Antilles voisines les mieux outillées est actuellement en voie de réalisation.

Plusieurs circuits touristiques ont été créés ou améliorés.

L'industrie hôtelière, sous la poussée des initiatives privées, connaît un essor nouveau et un grand hôtel de tourisme est à l'étude. Un coquet pavillon a été construit à Fort-de-France sur le boulevard Maritime, à l'endroit précis où les bateaux de croisière débarquent leurs passagers. Il s'agit là d'un véritable centre d'accueil des étrangers à la Martinique.

Ce pavillon, édifié sous l'administration du gouverneur Spitz, a été décoré par les soins de MM. J. de La Nézière et Geo François. Il groupe des bureaux de renseignements, un bureau de poste, des cabines téléphoniques, des bureaux de change, des salles d'exposition en cours d'aménagement et des stands commerciaux où seront réunis à côté des productions de l'île toutes les curiosités du pays, tous les objets recherchés par les touristes en quête d'exotisme. Un programme d'ensemble qui englobe le tourisme, le thermalisme et le climatisme sera bientôt mis à exécution.

Mais, d'ores et déjà, les touristes qui veulent s'évader de l'enfer européen et qui recherchent dans le calme de la nature un contraste à la tourmente provoquée par les hommes trouveront dans le « nirvâna » des Antilles, en même temps que l'accueil toujours cordial et confiant d'une population paisible, l'ambiance nécessaire à la détente de l'esprit, à la quiétude de l'âme.

Là mieux qu'ailleurs le faste de la nature fera oublier les laideurs de la vie. On ne peut rester insensible aux charmes de l'« île des Revenants », et le moins artiste des hommes se laissera toujours séduire par le pittoresque de ses sites, le mystère de ses nuits étoilées et par la gamme variée des couleurs,

76.112.

Un des laboratoires du service de l'agriculture.

des verts, des pourpre et des jaunes, qu'offrent ses palmiers et ses fougères, ses acalifas et ses flamboyants, ses frangipaniers et ses acacias.

Ceux qui, dans ces périodes troublées, partiront à sa découverte la trouveront, guidés par ces vers d'un poète local :

Comme une Néréide au soleil engourdie,
Sur l'onde, en s'enivrant de la brise attiédie,
Sous le ciel pur, dans le flot clair
De l'immense Atlantique,
A l'abri des frissons d'hiver,
S'étend la Martinique,
Fraîche oasis de mer.

67.358.

Panorama d'Alger.

L'ACTION COLONISATRICE DE LA FRANCE EN ALGÉRIE

Depuis le débarquement des Français, en 1830, à Sidi-Ferruch, l'Algérie s'est civilisée ; les colons français ont repris l'œuvre des colons romains et ont humanisé la terre et l'homme. D'un million et demi de Barbaresques que comptait la Régence à la venue des troupes du maréchal de Bourmont, la population passa à sept millions et demi d'habitants en un siècle de domination française. Le soldat, l'administrateur, le médecin, le maître d'école, l'ingénieur ont transformé une immense brousse aux trois quarts déserte en champs fertiles, lieu d'énergie de la race française. Les nouvelles provinces furent ordonnées par de sûres méthodes d'apprivoisement ; de celles-ci le bienfait fut apprécié de l'autochtone et n'a point cessé encore de se manifester. Les Algériens de toute origine, à leurs débuts mêlée de races, tendent peu à peu à l'unité ; ils sont le peuple français en marche.

L'Algérie est le miracle français, a-t-on dit. J'ai le travers de ne point croire au miracle laïque (jusqu'au bûcher exclusivement, ajouterait Rabelais). La vertu dominante de nos concitoyens est le bon sens ; ils sont éminemment sociables et dépouillés de l'orgueil agressif qui blesse l'exotique dans ses rapports avec l'Européen. Là où il leur fut donné de s'établir et de faire souche, comme au Canada et en Algérie, ils s'entendirent au mieux avec l'habitant, s'accommodèrent à ses mœurs, ne heurtèrent point sa coutume et le considérèrent plutôt en compagnon qu'en apprenti. Là fut le secret de leur réussite.

Une paysannerie réaliste, où se juxtaposent pendant un siècle des émigrants aventureux, acharnés au travail de la terre, résolus à faire fortune, et des autochtones sobres et courageux, ne se penche point sur un passé qui n'existe point pour elle ; elle n'est point attachée à des traditions qui la ligotent ; elle n'a appétit que de croître, de vendre son blé, son vin et les autres denrées de terroir et de développer un commerce qui est indispensable à son existence. Car l'Algérie, du fait de sa configuration intérieure, est la serve de ses ports et dépend du monde extérieur. Elle n'a point d'industrie, sinon rudimentaire ; ses seules ressources sont dans la vente des produits de son agriculture. Celle-ci se présente dans les fermes algériennes sous les dehors d'une vaste usine.

Il n'y a point là-bas de gens vivant de leurs rentes dans l'inaction. Chacun est attaché à un labeur. Les bénéfices sont sur-le-champ investis dans des affaires nouvelles. Ce trait de caractère a, au lendemain de la grande guerre, failli ruiner l'Algérie. Il y eut des baisses catastrophiques sur les marchés du monde, baisses dont souffrirent les hommes de la céréale et du vin ; faute de disponibilités suffisantes en banque ils eurent une dure crise à traverser. Le gouverneur général Le Beau intervint avec la plus grande vigueur et une sagacité éclairée et rétablit la situation un instant compromise ; les assemblées algériennes lui accordèrent leur concours assidu et s'associèrent à ses démarches.

67.351.

Le gouverneur général Le Beau.

Le peuple d'Algérie est jeune, plein d'initiative, ardent à la besogne et audacieux.

Dans ces milieux africains de vie trépidante, l'activité humaine est, de façon normale, poussée sans cesse à son point culminant pour produire le plus possible, tant à la ville qu'aux champs. Le spectacle quotidien d'une de nos cités algériennes est pour le touriste aussi plaisant qu'inattendu. S'il a voyagé aux Etats-Unis, il s'imagine être de retour dans une ville américaine ; il a le sentiment de la cité neuve qui n'arrête pas de se bâtir et d'envahir sa banlieue. D'Alger, aux foules sérieuses et fébriles, il emportera le souvenir non d'un chef-lieu, mais d'une capitale, celle de la grande Afrique française.

S'il est technicien ou économiste, il aura visité les gigantesques barrages, chefs-d'œuvre de nos ingénieurs, les travaux de mer des constructeurs de ports, les quartiers de buildings de nos villes tentaculaires, le réseau de nos routes goudronnées qui s'étend et se ramifie au loin tant en plaine qu'en montagne. S'il est médecin, il s'intéresse à l'organisation méticuleuse des services de l'assistance médicale dans le bled comme dans les villes, aux instituts, aux hôpitaux, aux maternités, aux dispensaires, aux infirmeries, à l'innombrable personnel de praticiens, de médecins auxiliaires, de sages-femmes, d'infirmières-visiteuses, d'assistantes sociales qui dépistent de toutes parts les maladies dans la population, sans distinction d'origine. S'il est professeur, il appréciera l'énorme effort de l'Algérie pour l'instruction, à tous les degrés, du plus grand nombre possible d'enfants ; de vastes et commodes écoles, toujours trop étroites pour la foule des élèves qui dès l'ouverture se pressent à leurs portes, des établissements spéciaux, des laboratoires attirent une jeunesse studieuse ; par le nombre de ses étudiants, l'Université d'Alger est la deuxième de France. La recherche scientifique est très poussée dans ce milieu et autour des facultés. D'autre part, les écrivains d'Afrique ont créé là-bas un mouvement littéraire qui n'est pas négligeable.

Le commencement des hostilités entre la France et l'Allemagne n'a provoqué aucun trouble dans cette machine aux multiples rouages qu'est l'Algérie, construite pièce à pièce, pendant un siècle, avec une tenace unité dans la méthode, par des gouverneurs généraux dont certains eurent du génie. Aucun de ses rouages n'a grincé. Aucun Algérien ne fut déconcerté par l'événement, ce qui ne surprend point chez des gens demeurés passionnément guerriers. Le dynamisme du jeune peuple français a été jugé à juste valeur, à Alger même, en janvier 1939 par M. le président Daladier, qui lui attribua une place d'honneur dans les destinées de notre Empire.

Dès le premier jour de la mobilisation les réservistes indigènes se présentaient d'eux-mêmes aux lieux de rassemblement. « *Cent pour cent* », me dit, non sans une sorte d'orgueil, un haut fonctionnaire. Les incomparables ressources de l'Algérie, tant vivrières que tirées des mines, des forêts et des

67.356.

Beni Bahdel (Oran). — Vue du barrage en construction.

67.354.

Beni Isguen. — Le barrage

usines, étaient mises sur-le-champ à la disposition de la défense nationale. Les engagés volontaires, étrangers ou arabo-berbères, affluaient ; les chefs de parti affirmaient leur loyalisme en accourant se ranger sous nos drapeaux. On priait pour notre victoire dans les mosquées. Les marabouts, les dignitaires de confréries, les associations musulmanes cultuelles portaient au gouverneur leurs hommages émouvants de loyalisme. L'Islam algérien se levait d'un seul élan et s'armait pour la défense de la patrie commune.

Aucune tâche en train n'était cependant suspendue. Les travaux des champs continuaient, exécutés, le cas échéant, par des corvées volontaires de voisins et d'amis (cette entr'aide coutumière en Algérie est connue sous le nom de *touiza*). Les ouvriers et les artisans œuvraient dans les ateliers ; les travaux de construction et d'entretien suivaient leur cours. Le budget de l'Etat algérien, celui des départements, celui des communes étaient délibérés dans le calme le plus complet par les membres tant européens qu'indigènes des assemblées. Point de hiatus dans l'activité économique du pays. Les multitudes ordonnées, étincelantes d'acier, les durs soldats d'Afrique, traversaient à pleines navées la mer et déferlaient sur la France. Et derrière elles s'assemblaient d'autres guerriers, s'accumulaient de nouveaux approvisionnements. L'Algérie s'installait dans la guerre, consciente de sa jeune puissance, dans l'espoir de prestigieux printemps.

***

Une large et neuve politique sociale (1), qui intéresse avant tout les populations indigènes, a été inaugurée par le gouverneur général Le Beau dès son entrée en fonctions, en 1935 ; il fut question, dès le début, d'organisation du paysanat, de rénovation de l'artisanat ; cette terminologie sagement administrative dissimulait sous des apparences modestes des plans audacieux et une volonté de réforme à la fois pondérée et résolue à aboutir.

Le paysan musulman, le fellah, aussi farouchement attaché à la terre que le paysan de France, a depuis cent dix ans de paix française tellement pullulé sur la libre terre africaine que les champs cultivables commencent à manquer, réduits encore par la fixation progressive des anciennes tribus nomades au sol. Un problème agraire assez angoissant se posait dans les campagnes où l'effectif de la population rurale, qui atteignait 74 âmes au kilomètre carré, s'accroissait en moyenne de 130.000 habitants par an. Sur 549.000 familles paysannes qui possèdent le sol, 359.000 cultivent moins de 10 hectares, dont la moitié demeure en jachère un an sur deux, dans un pays que l'instabilité des pluies peut condamner tantôt à la sécheresse, tantôt à l'inondation. La famille autochtone, riche surtout d'enfants, tire sa subsistance précaire du produit d'un petit champ assez mal soigné et est parfois victime de sa propre imprévoyance et de l'usurier. Le fellah s'abandonne à la volonté de Dieu avec d'autant plus de facilité que sa foi religieuse a pour fondement la résignation.

D'autre part, dans les villes comme dans les villages, la société arabo-berbère est en voie d'évolution ; sous l'influence des nécessités de la vie moderne et de l'irruption de besoins nouveaux les antiques corporations de métiers ont été durement atteintes et diminuées. Un peu partout le travail rapide de la machine a tué le lent travail de la main. L'habitation, le vêtement, la chaussure, l'ameublement, l'ustensile se sont transformés et européanisés ; les artisans indigènes ont vu leur chiffre d'affaires s'amenuiser de jour en jour. Le marasme de cette petite industrie entraîna le chômage de l'ouvrier et la ruine du patron.

Cette situation fut en particulier calamiteuse à Tlemcen, dont les ateliers étaient autrefois justement réputés dans tout le Maghreb ; on y constatait, dès 1931, la décadence de la broderie sur cuir et de la tannerie et la fermeture d'un nombre imposant de tissages et d'ouvroirs de tapis. La boutique européenne prévalait sur le bazar oriental ; à Alger les dames musulmanes se font chausser dans les cordonneries françaises et achètent leurs bijoux chez les joailliers français.

La nouvelle politique sociale inaugurée par M. Le Beau se donna pour tâche de rechercher les bases rationnelles d'aménagements qui n'effarouchassent point des gens incroyablement attachés à leurs traditions religieuses et qui tinssent compte des particularismes locaux. Nous avons dit plus haut qu'un des caractères de cette politique était la hardiesse ; un autre devait être la souplesse. Les difficultés ne manquaient point : à la population agraire, attribuer des moyens culturaux qui lui permissent de tirer un meilleur parti de sa terre ; assurer à celle-ci le crédit alors qu'elle ne peut garantir aucun prêt, protéger la petite propriété contre l'usure et l'empêcher d'être absorbée par les grands domaines, réserver des zones de pâture aux troupeaux qui sont une des richesses de l'Algérie, alors que les nomades tendent à se sédentariser et à cultiver les pâturages. Aux artisans indigènes, fournir du travail, du crédit et des débouchés. En somme il était nécessaire d'innover dans une société pour qui l'innovation est presque un péché contre la foi en Dieu. Il fallait instituer une méthode, ordonner des expériences et en contrôler les résultats.

En premier lieu furent créés au gouvernement général les services de l'Economie sociale, attachés à la direction général des affaires indigènes et des territoires du Sud ; ils reposaient sur le principe suivant : *Notre administration doit être une amitié.*

On ne devait pas abolir, mais adapter et assouplir les nombreux contrats d'assurance mutuelle millénaire en usage chez les fellahs. On entreprit sans délai d'améliorer le vieux statut des Sociétés indigènes de prévoyance créées en Algérie dès 1884, d'en combler les lacunes, de lui insuffler une vie nouvelle. Bientôt elles étaient transformées en organismes de crédit agricole et artisanal, de coopération et de mutualité. Elles devaient acheter une part importante des céréales indigènes au cours légal, c'est-à-dire apporter une gêne considérable aux opérations usuraires des spéculateurs qui écumaient les tribus, emmagasiner ces céréales dans des docks-silos, favoriser le développement de l'agriculture, prêter à leurs adhérents de l'argent et des grains, acheter du cheptel, du matériel, des produits, les objets indispensables à la bonne marche d'une ferme, vulgariser les connaissances agricoles pratiques, développer l'artisanat indigène en renouvelant son outillage, ses méthodes et l'expansion de ses produits, pratiquer des assurances mutuelles, secourir les infortunes.

Tout de suite les nouveaux services se mirent au travail. Des expériences sont en cours en divers endroits ; le financement de l'entreprise est organisé ; les premiers magasins ont été construits. Le gouverneur général a attribué aux sociétés de prévoyance modernisées, en même temps qu'une comptabilité qui n'est plus administrative, mais commerciale, un corps d'agents comptables et un corps d'agents techniques ; ces derniers sont les amis et les conseillers du fellah, à la disposition de qui ils sont mis en tout temps, qu'ils assistent, à qui ils imposent des semences sélectionnées et des procédés fructueux de culture. Cette propagande civilisatrice est dirigée par les administrateurs de commune mixte.

En 1938 furent instituées des sociétés indigènes de prévoyance artisanale, fondées sur le type des sociétés de prévoyance agricole, dans le but de restituer à l'artisanat indigène l'activité qu'il avait perdue faute de crédit, de bon outillage, de bonne technique, de bonnes matières premières, de bonne méthode commerciale et surtout de clientèle.

L'établissement créé sur ces bases à Tlemcen, en mars 1939, fut un modèle d'organisation, qui parvint à soustraire, en quelques mois, les corps indigènes de métiers à la misère et au désespoir. Les métiers surannés des tisserands furent rénovés ou remplacés par des métiers neufs ; les tanneries, rajeunies, produisirent non seulement les filalis traditionnels, mais aussi les cuirs forts ; la teinturerie fut perfectionnée, etc. Nous ne pouvons entrer dans le détail du relèvement matériel et social qui fut la conséquence de la réforme accomplie ; on fabrique maintenant dans les ateliers, outre des couvertures et des burnous, des pièces de drap faites avec la laine de la contrée, des brodequins, des selles, etc. Les salaires mensuels répartis entre les artisans atteignaient 300.000 francs en janvier 1940 ; ils ne cesseront de s'accroître jusqu'à épuisement total des disponibilités de la main-d'œuvre. La cité antique de Tlemcen, presque entièrement musulmane, est à ce jour en voie de s'industrialiser et la crise économique dont elle souffrait a été conjurée.

Au même idéal de progrès social il convient de rattacher la politique d'organisation paysanne qui a pour objet d'attribuer des terres aux fellahs dépourvus et de ralentir l'exode vers les villes de travailleurs à la recherche de travail et d'un salaire vital. Le gouverneur général a pour dessein d'instituer une véritable colonisation indigène sur les terrains utilisables, soit pour la culture, soit pour le parcours, même domaniaux ou communaux. Le paysan qui sera recasé ne sera pas mis en possession d'un titre de propriété, mais bénéficiera d'un bail indéfiniment renouvelable de père en fils qui le protégera contre les prêts hypothécaires des usuriers. Plusieurs expériences de recasement sont en cours en Algérie et ne procurent point de mécomptes. Le recasé est équipé par la Société de prévoyance coopérative et conseillé dès le début par l'agent technique de cette société. Le centre de colonisation indigène comporte en général un certain nombre de fermes établies autour d'un hameau constitué par l'école, la poste, la maison commune, la salle de consultations médicales, le marché, les ateliers des artisans ruraux et quelques boutiques de commerçants. Le type de maison d'habitation adopté est celui de la localité, mais modifié de telle sorte qu'il satisfasse aux préceptes de l'hygiène. On a d'ores et déjà créé des centres professionnels ruraux où sont formés les artisans auxiliaires de l'agriculture algérienne.

L'élevage continuera d'être pratiqué dans les steppes où la culture est à peu près impossible et où l'on établit des points d'eau et des prairies de plantes fourragères ; des prêts de 3.000 francs remboursables en quatre ans peuvent être consentis aux petits éleveurs qui ont un troupeau de vingt brebis et un bélier.

Les résultats obtenus n'ont point déçu les initiateurs de la nouvelle politique. Les fondations du gouverneur général sont l'objet de la faveur croissante des fellahs. Une centaine de créations diverses mettent en évidence la valeur pratique des idées de M. Le Beau et le zèle des fonctionnaires qui président à leur application. Les dieux se déclarent toujours en faveur des hommes d'action, qui sont aussi des hommes de bien.

ROBERT RANDEAU.

(1) Le lecteur qui s'intéresse aux questions sociales indigènes d'Algérie consultera avec fruit et agrément la thèse de M. Pierre Arripe sur les Sociétés indigènes de prévoyance, de secours et de prêt mutuels de l'Algérie (un vol. in-8° Imp. Gaudel et Cie, Alger) et le très remarquable livre illustré publié par le gouvernement général de l'Algérie en 1939 sous le titre : *Pour le paysan et l'artisan indigènes*, envoyé gracieusement par le gouvernement général à toutes les personnes qui en font la demande.

67.352.

Sidi-Hadjeres. — Indigène tirant l'eau pour abreuver un troupeau de moutons métis karakul.

67.357.

Oued el Alleug. — Appareil de culture à grand rendement.

Photographies Ofalac, Alger.

DIÉGO-SUAREZ
GRAND PORT SUR LA ROUTE DES INDES

Joffre, prestigieux créateur de son port militaire, sa rade, une des plus grandioses du monde, telles sont les évocations qui surgissent derrière le nom de Diégo-Suarez, principal port de transit de Madagascar et point d'attache des navires desservant les deux côtes de l'île — dont il occupe la pointe nord. 136.000 tonnes de marchandises y furent manipulées en 1937 ; 116.000 en 1938 et 128.000 en 1939 ; charbon et mazout en réserves importantes peuvent être délivrés aux navires qui viennent s'approvisionner en combustible. Un bassin de radoub, des ateliers maritimes, 2.000 tonnes de chalands, 7.500 mètres carrés de magasins couverts complètent ces installations encore insuffisantes. La Chambre de commerce ne doit-elle pas, après avoir été la première de l'île à financer de ses propres ressources la construction d'un grand magasin de 1.800 mètres carrés, réaliser un emprunt de 5 millions pour l'agrandir et parachever l'équipement du quai d'accostage?

Le port militaire, réorganisé par de récents travaux en fait un point d'appui, maritime de premier ordre.

Chef-lieu d'une des plus riches régions de Madagascar, Diégo possède deux usines de conserves de bœuf, des salines, des rizeries, une huilerie, une usine de tapioca, des exploitations forestières (palissandre rose), des cultures de maïs, d'arachides, etc.

L'hinterland immédiat avec la magnifique forêt d'Ambre (1.200 mètres d'altitude) abrite sur ses pentes la station climatique de Joffreville (700 mètres), à 35 kilomètres de Diégo-Suarez, qui est la seule ville côtière de la colonie jouissant de cet avantage. Ainsi Diégo possède tous les fruits et légumes d'Europe dans un climat idéal pour l'Européen.

Puis ce sont les plaines de la Mahavavy (riz, manioc, raphia), le Sambirano, merveille de la colonisation européenne (essences aromatiques, vanille, poivre, tapioca, coprah) avec ses innombrables usines.

Puis, loin sur la côte est, c'est Vohémar, spécialisé dans l'exportation des bœufs vivants sur la Réunion et Maurice ; Sambava, pays du café, puis Antalaha, qui exporte les trois cinquièmes de la consommation mondiale de vanille.

77.625.

Le port de Diégo-Suarez.

L'INDUSTRIE DU FROID
EN PROCHE-ORIENT

C'est sur l'heureuse initiative de la Compagnie du port de Beyrouth qu'a été constituée en 1925 la Compagnie générale du Levant, en vue de fournir le froid et assumer la gérance d'un vaste entrepôt frigorifique créé par cette dernière, répondant ainsi par voie de conséquence à un besoin essentiel des Etats sous mandat : la production à un prix raisonnable et avec les garanties d'hygiène requises de la glace à rafraîchir.

79.061.

Bâtiment de la Compagnie du Levant à Beyrouth.

Ne bornant pas là son activité, la Compagnie générale du Levant reprenait en 1933 la suite d'une société spécialisée dans la fabrication de l'huile d'olive pour pâtes à savons par le traitement au sulfure de carbone des grignons d'olive.

Malgré la date relativement récente de sa fondation, la Compagnie générale du Levant, placée sous une direction avisée, n'a pas cessé de développer les différentes branches d'industrie faisant l'objet de ses efforts, comme en font foi les statistiques ci-dessous.

La production de glace, qui avait atteint 7.886 tonnes en 1933, est passée en 1939 à 12.481 tonnes.

Le total des entrées à l'entrepôt frigorifique, qui était de 1.025 tonnes en 1932, s'est élevé à 2.899 tonnes pour 1939, se répartissant entre la viande congelée, les fruits, le beurre, les œufs, les fromages et autres denrées périssables.

Enfin, la production de l'huile de grignons d'olive est passée de 376 tonnes en 1933-1934 à 1.320 tonnes en 1938-1939.

Pour cette dernière branche en particulier, l'accroissement de la production a marché de pair avec la recherche méthodique de débouchés intéressants sur les marchés extérieurs.

La Compagnie générale du Levant se trouve solidement équipée pour lutter efficacement avec la concurrence étrangère, tant par la qualité des produits de son industrie que par la modernisation constante de son outillage et concourt ainsi efficacement au rayonnement de la France dans le Proche-Orient.

L'AMÉNAGEMENT DU PORT DE MAJUNGA

Majunga, situé sur la rive droite de la Betsiboka et à son embouchure, se trouve être l'escale malgache la plus rapprochée de France.

Cette situation engagea la colonie à décider que, au même titre que Tamatave et Diégo-Suarez, Majunga devait être doté d'un grand port permettant l'accostage des long-courriers.

A la suite d'un concours auquel prirent part treize grandes entreprises, ces travaux furent confiés à MM. Schneider et Cie, dont le projet, reconnu le plus économique, fut retenu en raison de sa valeur technique.

Le port est situé au nord de la pointe d'Anorombato, qui, s'avançant en mer, dévie vers le large les eaux limoneuses de la Betsiboka.

Les ouvrages actuellement en cours d'exécution comportent : une digue du large de 1.000 mètres environ atteignant des fonds de 14 mètres sous les plus basses mers ; une digue intérieure de 225 mètres limitant un terre-plein de batelage ; un terre-plein de batelage de 2 hectares compris entre la digue du large, la digue intérieure et un quai de batelage fondé à 2 mètres sous basses mers ; enfin un môle de 50 mètres de largeur adossé à la digue du large avec un quai en blocs artificiels de béton fondé sur enrochements et présentant un front d'accostage de 200 mètres environ à 10 mètres sous basses mers.

Ces travaux exigent la mise en œuvre d'environ 1 million de tonnes d'enrochements, 100.000 mètres cubes de béton ou de maçonnerie, 200.000 mètres cubes de remblais, 100.000 mètres cubes de dragages.

D'autre part, une route d'accès reliant la ville à l'emplacement des travaux et une voie ferrée (voie à l'écartement de 1 mètre) de 14 kilomètres de longueur ont dû être établies pour le transport de gros enrochements et des matériaux à béton extraits d'une carrière ouverte dans le massif de Belobaka.

L'entreprise a dû faire venir de France le gros matériel (pelles mécaniques de gros modèle, locomotives, wagons à enrochements, wagons à terrassements, installations de concassage des matériaux à béton, installations de bétonnage, grue Titan de 40 tonnes à 25 mètres de portée pour la pose des blocs artificiels) Elle a équipé un atelier mécanique important pour assurer le montage de ces engins et leur entretien ultérieur.

Le premier train de matériaux destinés à l'exécution des ouvrages arrivait de la carrière le 13 juin 1935 ; le Titan entrait en action le 20 novembre et, le 20 décembre, M. le gouverneur général Cayla inaugurait solennellement les travaux d'exécution du massif principal de la digue du large.

En dépit des difficultés rencontrées les travaux ont été très activement poussés.

La digue intérieure, le terre-plein et le quai de batelage sont terminés, la digue du large a dépassé 900 mètres et les travaux de fondation du quai du môle des long-courriers sont en cours.

L'ensemble des ouvrages, permettra aux plus gros courriers fréquentant les côtes de la Grande Ile d'effectuer toutes leurs opérations à quai.

Il ne restera plus qu'à compléter le port par l'exécution d'une digue transversale dont l'origine est prévue à la pointe d'Anorombato.

67.648.

Vue générale des travaux du port de Majunga.

67.660.

Adduction de l'oued Bou-Redine (Algérie). Convoi d'arabas chargées de tuyaux.

67.658.
SFAX.
Transport de tuyaux par chameaux.

POUR LA PROSPÉRITÉ DE L'EMPIRE FRANÇAIS :
L'ADDUCTION D'EAU

Le ministre des Colonies a précisé le rôle primordial que joue l'eau potable dans la mise en valeur de nos possessions d'outre-mer. Un très gros effort a déjà été fait et se poursuit méthodiquement en vue de doter nos colonies d'un vaste et moderne système d'adduction d'eau se substituant progressivement aux installations rudimentaires, insuffisantes et toujours déplorables au point de vue de l'hygiène. L'adduction d'eau est donc génératrice de santé et de prospérité. Dans les régions tropicales, l'eau pure est considérée comme une richesse inestimable.

Cet important problème a été tout spécialement étudié et pratiquement résolu par une grande entreprise française : la *Société des Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson*, spécialisée dans la fabrication des tuyaux de fonte. Dans le domaine colonial cette société et sa filiale en Afrique du Nord : la Société Commerciale et Minière pour l'Afrique du Nord (Socoman), ont exécuté des travaux considérables d'adduction d'eau.

Pour ne citer que les principaux, signalons ceux réalisés en Algérie : à Alger, Biskra, Constantine, Bône, Sidi-Bel-Abbès, Philippeville, Oran, Nemours, Sétif. En Tunisie : à Bizerte, Tunis, Sousse, Mateur, Gabès. Au Maroc : à Casablanca, Kénitra, Rabat, Marrakech, et enfin de nombreux autres en Afrique équatoriale, à Madagascar, à la Réunion, aux Antilles, en Indochine, en Nouvelle-Calédonie. Sachant allier une technique impeccable à de puissants moyens industriels, la *Société des Hauts Fourneaux et Fonderies de Pont-à-Mousson* prend ainsi une part des plus actives à l'équipement de nos colonies les plus proches comme les plus lointaines.

67.661.
Canalisation en fonte pour l'alimentation de la ville de Sfax. (166 km. de tuyaux de fonte de 325 à 500 m/m).

Chargement de tuyaux sur des jonques à Saïgon.

67.659.

LE MAROC DANS LA GUERRE

Depuis sept mois, associé au destin de la France, le Maroc est en guerre pour combattre les furieuses tentatives d'hégémonie qui menacent la civilisation.

C'est avec réconfort et avec fierté que les Français vivant dans l'Empire chérifien ont vu avec quelle volonté et avec quel loyalisme S. M. le sultan Sidi Mohammed et ses sujets mettaient leur intelligence et leurs forces au service de la métropole dès l'apparition des premiers nuages sur l'horizon international.

La constatation essentielle qui frappe aujourd'hui le voyageur au Maroc est l'état de tranquillité et, pour ainsi dire, la continuité de la vie depuis septembre 1939 ; cela prouve la solidité du bloc des deux civilisations européenne et islamique dans l'Empire chérifien et le sentiment commun d'une tâche unique.

La propagande allemande, malgré ses efforts inouïs et son ingéniosité, si elle a suscité quelque curiosité dans l'élite, n'a aucunement entamé le bon sens des Marocains ni la reconnaissance que ceux-ci portent à la nation qui les protège.

Sous son apparence de vie calme, le Maroc a pourtant intensifié son effort. Il est entré délibérément et pleinement dans la lutte. Des troupes indigènes nombreuses se forment et s'instruisent. Les problèmes liés à l'administration militaire se résolvent chaque jour. Le pays accroît sa production ; l'industrie, loin d'être freinée, prend une extension dans tous les domaines : métallurgie, mines, etc.

Faire la guerre de nos jours, c'est produire et échanger, c'est construire, c'est remplacer. Cette action gigantesque se poursuit dans tout l'Empire français. Le Maroc, fidèle à ses traditions, tient sa place avec honneur et courage.

LA QUALITÉ A L'EXPORTATION DOIT CONTRIBUER A LA DÉFENSE DE L'EMPIRE

Dans les derniers jours de 1939 le général Noguès, lors de la pose de la première pierre de l'hôtel de la Chambre de commerce de Rabat, prononçait ce vibrant appel au travail des forces du protectorat :

« Le développement économique du protectorat, qui a suscité à juste titre l'admiration des observateurs étrangers, ne doit pas être ralenti du fait de la guerre. Tout au contraire il convient que nous redoublions d'efforts pour soutenir la mère patrie en lui fournissant les matières, les vivres, les produits fabriqués et les devises dont elle a besoin.

» L'importance du facteur économique dans la guerre actuelle ne peut échapper à personne. Il faut produire et il faut vendre. Il faut produire pour assurer l'équipement des forces militaires et le ravitaillement des populations civiles. Il faut vendre à l'étranger pour nous procurer les moyens de paiement nécessaires pour les achats indispensables à la défense nationale sans entamer les réserves d'or, suprême ressource du pays. »

On a assez dit la foi du jeune Maroc dans un avenir plein de promesses, le travail accompli sous l'impulsion du maréchal, à la fois chef et artisan de la première heure.

Tout était à faire il y a trente ans. Beaucoup a été fait depuis et, à la veille de la guerre, le Maroc s'était installé et se développait dans une économie qui lui permettait d'envisager rapidement une balance économique créditrice.

Grâce, en effet, à la standardisation et au contrôle sévère de la qualité des produits exportés, l'acheteur étranger se fournissait avec confiance au Maroc. L'efficacité de ce contrôle qualitatif exercé par l'O. C. E. ressort particulièrement de la comparaison des chiffres d'exportation des produits qui y sont soumis — avant et après 1932, date de son institution.

Déjà, au début de septembre 1939, pour beaucoup de produits, « l'année était faite », en ce sens que les chiffres d'exportation dépassaient ceux de l'année précédente tout entière.

Le Maroc progressait, organisé économiquement pour la paix.

Le dispositif de guerre n'a été que la suite logique de cette organisation, dont il a largement profité. Il a trouvé un Maroc prêt, aussi bien du point de vue économique que du point de vue militaire, a répondre « présent » à l'appel à la guerre.

Mais l'exportation marocaine est essentiellement maritime. Seuls les ports marquent les points de sortie de la production.

Il fallait donc du fret.

Là encore les marines française et anglaise, en conservant la maîtrise des mers, ont permis de l'assurer.

Il est à remarquer cependant que, tout en assurant les tonnages nécessaires, ces transports doivent, à tous les points de vue, être réservés à des marchandises de choix. Le « rendement » étant en effet actuellement un facteur important de la lutte économique, il importe que la cargaison d'un navire ait une valeur maximum.

Il importe que les marchandises exportées à l'étranger soient de haute qualité pour faire rentrer un maximum de devises.

Le protectorat doit donc n'exporter que des produits de tout premier choix, et c'est là que le rôle de l'Office chérifien de contrôle et d'exportation s'avère des plus importants dans l'organisation de guerre. Plus que jamais, en effet, la qualité doit être contrôlée avant l'embarquement, et ce contrôle doit être d'autant plus sévère et resserré qu'il y va maintenant de l'intérêt supérieur de la nation. Le devoir de tous est le rendement à l'exportation, le devoir de l'O. C. E. est de l'assurer.

78.696.

La cueillette des mandarines. — Phot. Flandrin.

L'OFFICE CHÉRIFIEN DES PHOSPHATES

En janvier 1920, lorsque furent reconnus les importants gisements de phosphates du Maroc, l'Etat chérifien s'en réserva la recherche et l'exploitation. Pour ce faire il créa, par un dahir du 7 juin 1920, l'Office chérifien des phosphates, qui se mit aussitôt à l'œuvre. Le premier gisement exploité s'étend sous le plateau des Ouled Abdoun, entre Oued Zem et Ben Ahmed ; il se présente en couches sableuses sensiblement horizontales, situées à une trentaine de mètres au-dessous du niveau du plateau. et affleure dans quelques-uns des ravins creusés par l'érosion. Le minerai qu'il contient est riche, sa teneur en phosphate tricalcique est en effet supérieur à 75 %.

C'est en 1923 que le centre de Khouribga entra en activité. Son équipement fut complété au cours des années suivantes au fur et à mesure de son extension. La voie normale le relie à Casablanca depuis septembre 1923 et assure seule depuis le 1er juillet 1924 l'évacuation du phosphate sur le port d'embarquement de Casablanca.

Le phosphate, extrait en galeries souterraines s'enfonçant à flanc de coteau, est remonté par des plans inclinés sur le plateau, où il subit diverses manipulations. Il est d'abord criblé, puis séché soit dans des fours rotatifs, soit partiellement pendant l'été sur une aire disposée et aménagée à cet effet. Il est ensuite emmagasiné dans des accumulateurs sous lesquels des rames de wagons-trémies d'un modèle spécial viennent se charger automatiquement.

A Casablanca, port d'exportation, les installations de l'Office chérifien des phosphates comportent un bâtiment de 300 mètres de long sur 60 mètres de large dans lequel peuvent être stockées 180.000 tonnes de minerai.

En 1931 fut décidée la création d'un nouveau centre d'exploitation à Louis-Gentil pour la mise en valeur du gisement des Ganntour.

A cette époque Safi ne possédait qu'un petit port à barcasses dont le trafic était insignifiant. C'est alors que, le 13 juillet 1932, l'Etat concéda la création et l'exploitation d'un port de commerce à l'Office chérifien des phosphates. A l'heure actuelle Safi peut faire face à un mouvement annuel de marchandises dépassant 400.000 tonnes, dans lequel le phosphate figure à l'exportation pour plus de 300.000 tonnes.

Les résultats de l'exploitation de l'Office chérifien des phosphates, qui demeure l'un des éléments principaux de l'économie marocaine, sont matérialisés par les ventes annuelles suivantes faites à destination de tous pays européens et extra-européens :

1921	8.232	tonnes	1930	1.779.008	tonnes
1922	79.815	»	1931	900.731	»
1923	190.723	»	1932	987.317	»
1924	430.441	»	1933	1.107.333	»
1925	721.228	»	1934	1.266.796	»
1926	885.720	»	1935	1.303.182	»
1927	1.198.000	»	1936	1.257.796	»
1928	1.337.079	»	1937	1.501.803	»
1929	1.608.249	»	1938	1.447.544	»

Il suffira de préciser que le chiffre des livraisons faites en France par l'Office chérifien des phosphates représente en moyenne un septième seulement des ventes totales de cet Office pour qu'il soit permis d'entrevoir les répercussions de l'exploitation des phosphates marocains sur l'économie impériale française.

OFFICE CHÉRIFIEN DU TOURISME

Le développement du tourisme dans ces dernières années a amené les divers pays du monde à exploiter rationnellement les richesses touristiques.

Le Maroc, lui aussi, doit pouvoir tirer le maximum de profit des multiples avantages que la nature lui a prodigués et dont l'attrait se trouve rehaussé par de véritables trésors de civilisation.

Pour atteindre ce résultat il fallait un organisme qui coordonne les efforts, les initiatives et prospecte les pays étrangers selon un plan méthodique et rationnel. C'est dans ce but que fut créé, il y a trois ans, l'Office chérifien du tourisme.

Depuis sa création il a participé à toutes les expositions touristiques de France et de l'étranger, dernièrement encore, et avec honneur, à celle de New York. Publications d'opuscules, de tracts et de dépliants, publicité massive effectuée en Amérique, en Angleterre, en Belgique, en Suisse, en Hollande, ailleurs encore ; constitution d'un fichier de renseignements complet permettant de répondre à toutes demandes des touristes, établissement d'un guide des hôtels, des auberges de la Jeunesse, etc. C'est ainsi que s'est manifestée l'activité de l'Office chérifien du tourisme.

Le tourisme au Maroc est désormais bien installé dans la mode internationale. Chaque année des personnalités mondiales les plus marquantes, suivies d'une foule de touristes de toutes classes, apparaissent au Maroc en quête d'impressions d'Islam, dans un cadre de nature merveilleux.

Malgré les circonstances actuelles le Maroc connaît une faveur particulière ; son voisinage, sa sécurité, son confort, son accueil invitent au voyage. Des lignes de navigation parfaites, d'excellents hôtels, des transports automobiles, tout favorise le tourisme et assure aux voyageurs une moisson incomparable de curiosités et d'enchantements · Fès, Meknès, Marrakech, sans compter les moyenâgeuses casbahs du Sud-Marocain, sont des villes surprenantes d'originalité et de beauté. C'est le pays de la lumière et d'un soleil qui embellit tout ce qu'il enveloppe.

Enfin, pour terminer, citons le témoignage précieux de l'illustre homme d'Etat M. Winston Churchill, au retour de son voyage au Maroc : « Des routes splendides parcourent le pays d'un bout à l'autre. Elles franchissent les montagnes, permettent aux automobiles de se rendre en un jour là où, il y a quelques années, une caravane mettait deux semaines. Partout de très grandes facilités sont offertes aux voyageurs. Les hôtels de Rabat, de Casablanca, de Safi, d'Agadir, de Meknès et de Marrakech, pour ne pas en mentionner d'autres, sont de premier ordre. Ils surpassent les meilleurs hôtels du Caire ou d'autres villes d'Egypte. Tout a été prodigué pour créer un réseau touristique de premier ordre. Une nouvelle Riviera, qui sera bientôt une dangereuse concurrente de la Côte d'Azur, s'offre à ceux qui recherchent un soleil d'hiver. »

RICHESSES TOURISTIQUES DU MAROC

Le Maroc, en quelque sorte, est entré d'un coup dans l'histoire du tourisme. Fermé aux étrangers il y a un demi-siècle, farouchement jaloux de son isolement, les voyageurs qui s'aventuraient à l'intérieur du pays le faisaient au péril de leur vie. En 1880 le vicomte Ch. de Foucauld ne peut pénétrer la vie de Fès que déguisé en Juif. Si bien que, gardé si jalousement de l'indiscrétion de l'étranger, ce pays reste actuellement un des seuls qui offrent au touriste tant de sujets de nouveautés et d'émerveillements. Trente ans d'une administration coloniale intelligente et d'efforts compréhensifs de l'initiative privée ont ouvert ce pays à l'industrie hôtelière en lui conservant son caractère primitif si prenant qui faisait dire à Loti en 1890 : « O Moghreb sombre, reste, bien longtemps encore, muré, impénétrable aux choses nouvelles ! Dors bien longtemps et continue ton vieux rêve ! »

Ce vieux rêve est devenu accessible au voyageur d'aujourd'hui. Il lui est permis de contempler les richesses artistiques accumulées par des siècles de faste et de comprendre une race fière que l'amour d'un Lyautey nous a conquise.

Et rarement pays fut aussi complet dans sa diversité ; les massifs montagneux les plus élevés — le mont Toubkal domine la plaine de Marrakech de ses 4.210 mètres — mettent les sports d'hiver à la portée des Européens ; à 1.500 mètres d'altitude, après avoir traversé les farouches gorges du Todra, le voyageur, étonné, contemple la plus belle palmeraie dont vallée puisse s'enorgueillir. C'est Tinerhir et son gîte d'étape, que la prévoyance du gouvernement du protectorat a ouvert sous les auspices de la Compagnie des chemins de fer du Maroc. 150 kilomètres d'une route qui fait honneur aux travaux publics nous mènent par la vallée du Dadès à Ouarzazate, second gîte d'étape. A la beauté sévère du paysage, où des casbahs d'un autre âge nous reportent à une époque médiévale, succèdent la féerie des champs d'amandiers, le pittoresque d'une vie indigène dont les coutumes ancestrales éveillent dans l'esprit du touriste autant d'étonnement que de respect.

Les villes ne le cèdent en rien aux paysages, et si tumultueuse, si mouvante y est la vie qu'on ne sait ce qu'on doit y goûter le plus, de ce qui s'y dérobe ou de ce qui s'y offre. Fès, Marrakech, Safi, Mogador, perles d'un collier que la ferveur enthousiaste du voyageur égrène au long d'un périple enchanteur !

69.793.

Souk-el-Arba de Tafraout. — Phot. Besancenot

Ainsi tout sollicite le voyageur ; curieux de voir, d'apprendre, de se laisser pénétrer par le charme rude et persuasif de cette terre primitive, où qu'il tourne les yeux, vers la côte ou l'intérieur, son esprit s'enrichit de sensations nouvelles.

Forêts de chênes-lièges de la Mamora, cèdres du Moyen-Atlas, palmes ondulant sous la chaude caresse des vents, végétations sahariennes des agaves et des arganiers, autant de cadres qui s'offrent à une réalité qui confine au rêve.

Ayant à sa disposition des moyens de transport nombreux et un réseau routier excellent, le touriste dispose d'une organisation hôtelière de premier ordre ; la Compagnie des chemins de fer du Maroc jalonne ses parcours du confort de ses hôtels transatlantiques. Le luxe oriental du palais Jamaï à Fès et le caractère raffiné de la Mamounia ajoutent encore à l'enchantement du voyage.

COMPAGNIE MAROCAINE

Fondée en 1902, c'est-à-dire dix ans avant l'instauration du protectorat, la Compagnie marocaine fut jusqu'en 1912 une affaire d'« avant-garde » comportant des risques et des difficultés, mais soutenue aussi par le puissant attrait qu'implique une activité de ce genre. Cette société prit naissance à la suite d'une mission d'étude confiée en 1899 par MM. Schneider et Cie à M. Gaston de Caqueray, alors lieutenant de vaisseau en congé.

Installée d'abord à Tanger, puis à Fès, la Compagnie marocaine fonda successivement des agences dans les principales villes du Maroc. Certaines, du fait de l'évolution de la situation politique ou économique, furent transformées en bureaux correspondants ; tel fut le cas des agences d'Oudjda, de Mazagan et de Tanger. Cette décision permit de donner une impulsion accrue aux affaires traitées par les agences les mieux situées. Actuellement l'Agence centrale de Casablanca, où réside le directeur au Maroc, contrôle et coordonne, suivant les directives du siège social approuvées par le conseil d'administration, l'activité des agences de Fès, Meknès, Souk-el-Arba, Port-Lyautey, Rabat, Safi et Marrakech, en zone française, et de Larache, en zone espagnole.

Bien avant de contribuer à la création, postérieure à 1912, de la plupart des grandes affaires marocaines (Chemins de fer du Maroc, Énergie électrique du Maroc, Compagnie sucrière marocaine, Société des mines d'Aouli, etc.), la Compagnie marocaine avait signé en 1907 avec le sultan Moulaï Abd-el-Aziz un contrat pour la construction d'un port de batellerie à Casablanca et d'un wharf à Safi. Elle continua, en collaboration avec MM. Schneider et Cie, de s'intéresser aux travaux portuaires. C'est ainsi qu'elle fut déclarée avec ces établissements, adjudicataire en 1912 de l'entreprise des ouvrages qui, par leur développement, devaient permettre de doter Casablanca de son port actuel.

Indépendamment de son rôle dans les groupements qui ont réalisé l'équipement économique du Maroc — conçu par le maréchal Lyautey et dirigé par lui, puis par ses successeurs — la Compagnie marocaine est par ses diverses agences en contact quotidien et permanent avec le pays. L'activité de celles-ci s'exerce, sous les formes les plus variées, dans les branches commerciale, agricole, immobilière et technique.

Dans les circonstances actuelles la Compagnie marocaine est en mesure, grâce notamment aux produits de ses domaines agricoles, qu'il s'agisse de celui de Sidi-Larbi (4.000 hectares, dont 750 sous vignes), de celui du Segmet (4.400 hectares) ou d'autres de moindre surface, de prendre une part effective et directe — ainsi qu'elle le fit lors de la précédente guerre — aux efforts conjugués de la France d'outre-mer et de la métropole.

LES CHARBONNAGES DE DJERADA, AU MAROC FRANÇAIS

Constituée le 16 décembre 1929, la Société chérifienne des charbonnages de Djérada a pour objet l'exploitation du bassin houiller découvert en 1927 par les ingénieurs de la Société anonyme d'Ougrée-Marihaye.

Le capital actuel est de 54 millions de francs, montant proportionné à l'importance des installations qui ont été réalisées pour permettre d'extraire 300.000 tonnes de charbon par an. Le Bureau de recherches et de participations minières, représentant le protectorat français au Maroc, possède dans la Société une participation de 33 %.

Le massif houiller de Djérada, situé à 43 kilomètres au sud d'Oudjda, est visible de l'est à l'ouest sur 45 kilomètres de long et sur 10 à 13 kilomètres de large.

L'étude géologique de détail a fait distinguer, dans le houiller, trois étages :

A la base, sur 500 mètres d'épaisseur, une alternance de schiste et de grès sans houille ;

Un étage intermédiaire, dans lequel on connaît six couches de houille qui, inexploitables dans le bord nord du bassin, augmentent rapidement d'épaisseur et atteignent 60 à 80 centimètres d'ouverture dans toute la région sud du bassin ;

Un étage supérieur, dans lequel de nombreuses couches de charbon ont été repérées : huit sont, aujourd'hui, parfaitement connues sur toute la superficie où affleure cet étage ; elles ont, toutes, plus de 40 centimètres d'épaisseur.

En coupe nord-sud, le houiller de Djérada forme une vaste cuvette, compliquée, presque suivant son grand axe, par une voûte secondaire, de sorte que le gisement apparaît formé de deux bassins, celui du sud étant beaucoup plus profond, donc plus riche en houille que celui du nord.

Le siège d'extraction actuellement en exploitation est établi pour déhouiller le bassin nord. Il comporte un puits de 4 m. 10 de diamètre et de 160 mètres de profondeur. Ce puits a recoupé, de haut en bas, quatre couches exploitables.

Toutes les couches de charbon connues dans le bassin de Djérada sont de l'anthracite, c'est-à-dire un charbon pauvre en matières volatiles (5 %), de faible teneur en cendres (3 à 8 %), et qui, à l'exploitation, donne une forte proportion (37 %) de charbon roulant, c'est-à-dire ayant plus de 22 millimètres de diamètre.

Tel qu'il se présente l'anthracite de Djérada se place au côté des très bonnes sortes d'anthracites anglais.

Depuis 1930, la production n'a cessé d'augmenter et, malgré les très mauvaises conditions de transport pendant les premières années, les ventes se sont développées parallèlement, tant au Maroc qu'en Algérie et en France.

Le tableau ci-dessous montre les résultats acquis :

ANNÉES	PRODUCTION EN TONNES	EXPÉDITIONS EN TONNES			PERSONNEL OUVRIER OCCUPÉ MOYENNES PAR JOUR	
		MAROC	ALGÉRIE	FRANCE COLONIES ET TANGER	EUROPÉENS	INDIGÈNES
1930	832	401,3	13,9		37	218
1931	5.651	1.270,1	380,6		38	245
1932	14.967,5	1.942,9	1.456,5	511	32	364
1933	27.713	4.629,5	1.238,4	631	43	587
1934	36.000	11.042	1.862	2.947	45	467
1935	53.000	18.022	3.172	8.657	47	743
1936	49.387,5	12.430,5	4.906	17.792,5	53	609
1937	107.400	23.985	15.186	50.800	90	882
1938	123.000	45.941	23.851	77 096	120	962
1939	115.000	42.440	34.406	26.789		

En 1939 la production est en léger recul par suite de difficultés, toutes momentanées, de main-d'œuvre. Les ventes à l'exportation ne sont point comparables à celles de 1938 parce que, depuis la guerre, toute exportation de charbon marocain a été interdite hors de l'Afrique du Nord.

Un chemin de fer aérien, de 23 kilomètres de longueur, relie la mine à une installation centrale de triage-lavoir, érigée à la gare de Guenfouda, située sur le chemin de fer Oudjda-Bou Arfa, à 34 kilomètres au sud d'Oudjda ; du triage-lavoir les trains transportent donc directement le charbon soit vers les diverses localités de l'Afrique du Nord, soit vers le port de Nemours, où des appareils de manutention en font l'embarquement.

Les travaux d'équipement du siège d'extraction sont terminés. Dans le fond, la préparation des chantiers atteint un stade permettant d'extraire, aujourd'hui, 800 tonnes par jour, de sorte que le charbonnage est en état de produire 250.000 tonnes de charbon vendable par an.

Les réserves de charbons accessibles par le puits actuel, les installations mécaniques au fond, les engins d'extraction sont prévus pour une extraction de 1.000 tonnes par jour, soit 300.000 tonnes par an.

Lorsque le développement des débouchés du charbonnage dépassera ces tonnages, on a prévu la création d'un second siège d'exploitation qui pourra être réalisé à relativement peu de frais, les couches affleurant sur plus de 20.000 hectares.

A côté du triage-lavoir, le charbonnage a installé deux fabriques d'agglomérés : l'une produisant des boulets ovoïdes pour foyers domestiques, l'autre produisant des briquettes pour chemins de fer.

La production d'agglomérés a suivi une marche ascendante, ainsi que le montre le relevé ci-dessous :

	1937	1938	1939
	TONNES	TONNES	TONNES
Boulets	4.703	7 552,7	8.455
Briquettes	2.113	11.182	18.655

Enfin, les installations du charbonnage sont complétées par une fabrique de filler, c'est-à-dire du poussier de charbon broyé à moins de 5 % de refus sur le tamis de 200 mailles, destiné à la confection des agglomérants pour revêtements de routes.

Grâce au réseau des Chemins de fer nord-africains, l'acheminement de la production du charbonnage est aisé, tant vers le Maroc et l'Oranie que vers le port algérien de Nemours, seul exutoire du Maroc oriental sur la Méditerranée.

Une partie de la production du charbonnage, que les efforts de la Société ont continuellement tendu à accroître, était, avant guerre, consommée au Maroc et en Oranie. Mais la consommation de charbons domestiques étant assez réduite en Afrique du Nord, le marché de ces charbons restera limité pendant plusieurs années encore et c'est vers l'exportation qu'il a fallu chercher des débouchés pour les charbons classés. Pour les fines et les grains, dont les usages industriels sont nombreux et qui peuvent se substituer aisément à des charbons étrangers, la consommation se développait.

De par leur situation géographique, les charbons de Djérada avaient trouvé leurs débouchés normaux dans le bassin de la Méditerranée : Maroc, Algérie, Tunisie, France, Yougoslavie.

Une voie rationnelle reliant Djérada à la France, et ces charbons étant très favorablement acceptés par la clientèle, il est de l'intérêt du pays que les charbons de Djérada interviennent comme appoint important à la production métropolitaine.

La guerre a fait apparaître toute l'importance des charbons de Djérada et pour l'économie nord-africaine et pour celle de l'Empire français.

La mise au point d'essais commencés longtemps avant guerre a permis de substituer les charbons de Djérada aux charbons d'importation dans les centrales électriques, dans les fours à ciment, dans les fours de séchage des phosphates, dans les fours d'agglomération des minerais.

Pendant la période de septembre 1939 à février 1940 inclus, l'Afrique du Nord a consommé, pour usages industriels : 41.605 tonnes de charbons de Djérada contre 24.927 tonnes pour la période correspondante de 1938-1939.

De plus, la production des agglomérés ne cesse de se développer, assurant en grande partie, le ravitaillement des chemins de fer marocains.

Parallèlement à la fabrication des briquettes avec un mélange de charbons gras importés et de charbons de Djérada, des essais sont poursuivis pour fabriquer des briquettes au moyen d'un mélange de charbon gras du bassin de Kenadsa, dans le Sud-Algérien, et de charbon maigre de Djérada. Les résultats obtenus donnent la certitude qu'aussitôt que les charbonnages de Kenadsa extrairont suffisamment de charbon les Chemins de fer nord-africains seront pratiquement indépendants de toute importation de charbons étrangers.

*
* *

Dans les lignes qui précèdent nous avons montré quelle était l'importance des réserves de charbons de Djérada, la qualité de ses charbons, les programmes de production actuelle et future.

Nous avons exposé qu'en temps de paix la France était susceptible, à elle seule, d'absorber la presque totalité de la production de ses charbonnages et que tous les pays du bassin méditerranéen, étant des consommateurs importants d'anthracite, étaient, *ipso facto*, des clients tout désignés des charbons de Djérada.

En temps de guerre, l'importance des charbonnages de Djérada est telle pour l'Afrique du Nord que les services de la défense nationale ont imposé à la société un programme de production élevée et lui ont assuré toutes les facilités pour le réaliser au plus tôt.

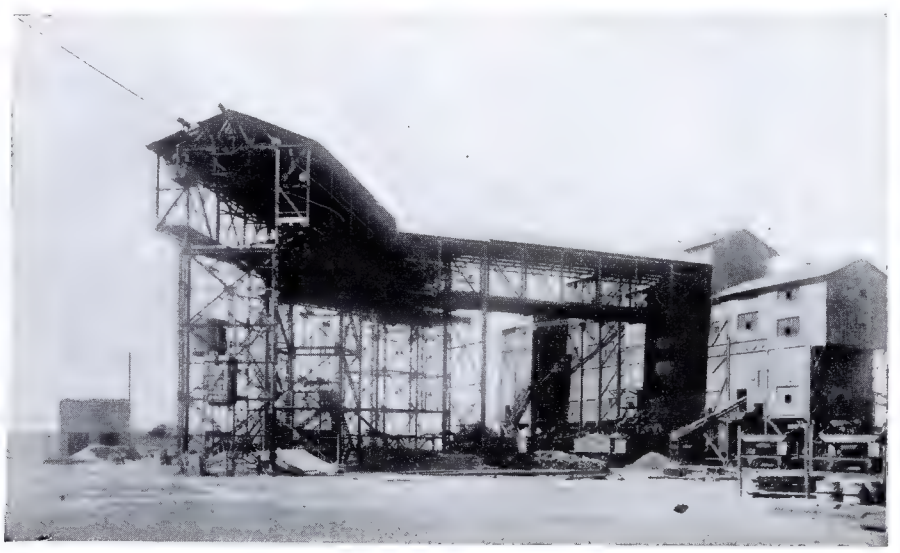
Les charbonnages de Djérada sont en pleine production et, dès que la situation redeviendra normale, ils pourront exporter annuellement 150.000 tonnes de charbon.

Autour des puits s'est créée une agglomération de quatre mille à cinq mille personnes, dans une région saine, boisée, où il ne manquait que l'édification d'une industrie pour constituer un centre de peuplement.

Quel que soit le sort des autres exploitations minières du Maroc oriental, il n'est donc pas exagéré de dire que l'exploitation des charbonnages de Djérada est appelée à jouer un rôle de premier plan dans l'économie de cette région et dans le ravitaillement en charbon du bassin méditerranéen.

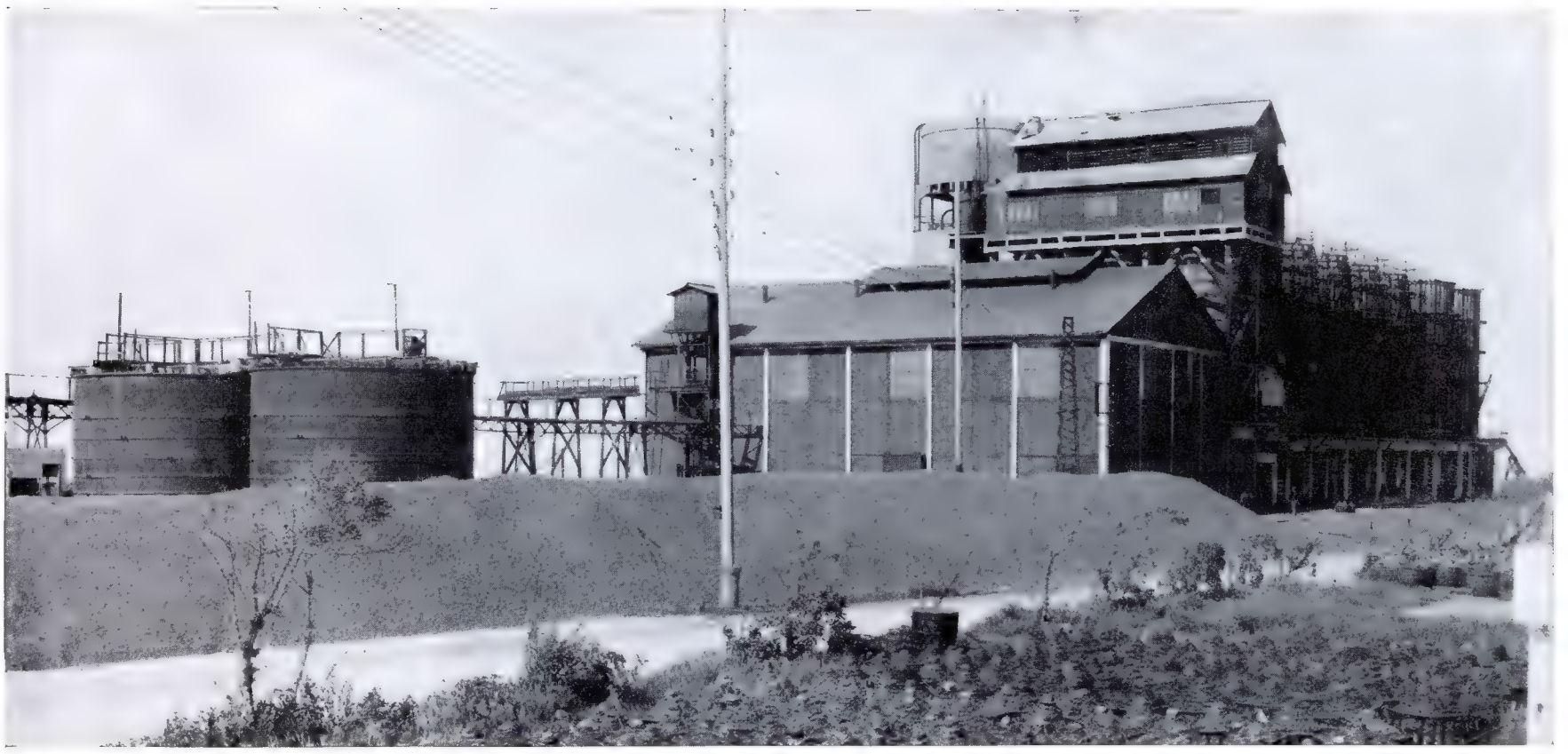
76.117.

Vue d'ensemble du siège d'extraction des Aouinets.



76.115.

Station d'arrivée de l'aérien et installations de triage-lavoir à Aïn Guenfouda.



67.662.

Vue partielle de l'usine de la Compagnie des superphosphates et produits chimiques du Maroc.

67.663.

Magasin à phosphates.

UNE GRANDE ENTREPRISE FRANÇAISE AU MAROC

Créée en 1924 avec une forte participation des Etablissements Kuhlmann, la Compagnie des superphosphates et produits chimiques du Maroc a construit en bordure de mer, aux Roches-Noires, près Casablanca, une usine moderne pour la fabrication de l'acide sulfurique, des engrais et principalement du superphosphate.

Après usinage les produits manufacturés sont expédiés par route et par voie ferrée pour l'intérieur et naturellement par mer pour l'exportation, laquelle joue également un grand rôle dans l'exploitation de cette société.

L'usine, mise en marche en avril 1925, a commencé ses livraisons à l'agriculture marocaine en juillet de la même année. Sa création a répondu pleinement aux préoccupations de la direction de l'agriculture du protectorat en vue de relever le rendement de la culture du blé par l'introduction de méthodes rationnelles de culture, le choix de variétés, l'assolement et l'emploi d'engrais appropriés.

L'étude des terres du Maroc a en effet montré que, malgré les richesses du sous-sol de certaines régions en phosphate de chaux, tous les sols en culture manquent d'acide phosphorique, alors que l'azote et la potasse existent assez souvent en quantité suffisante.

L'utilisation directe des phosphates moulus ne pouvant, comme l'a prouvé l'expérience, assurer une fertilisation suffisante, l'emploi de l'engrais phosphaté classique, c'est-à-dire le superphosphate, s'imposait.

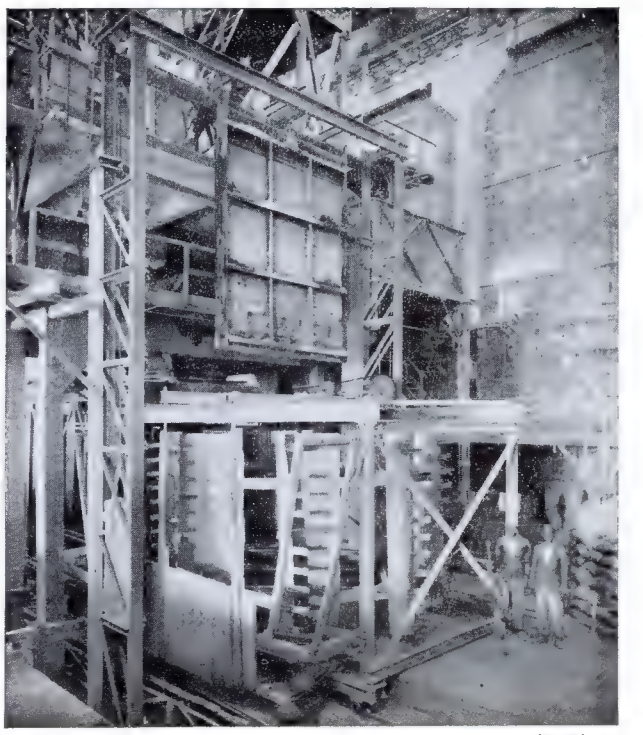
Les résultats obtenus grâce à cette méthode ont été exactement ceux que l'on escomptait puisque, notamment, un apport de 3 quintaux de superphosphate par hectare améliore la récolte de 4 à 5 quintaux de grains pour le blé, ce qui représente une augmentation oscillant entre 30 et 60 % du rendement à l'hectare. D'autre part, l'emploi du superphosphate permet fréquemment de constater une avance de la végétation, assurant ainsi une maturité précoce qui n'est pas à négliger.

La Compagnie des superphosphates et produits chimiques du Maroc assure en outre pour les industries, l'agriculture et le commerce marocains la distribution de toutes les variétés de produits chimiques nécessaires au pays.

On peut donc dire que l'activité de cette entreprise sous ses divers aspects a puissamment contribué à la prospérité agricole et industrielle de notre protectorat.

67.645.

Quelques appareils de fabrication.



67.794.

Photographies Flandrin.

72.756.

Rapide et sûr, voici un « Saurer » sur la piste ensoleillée.

72.753.

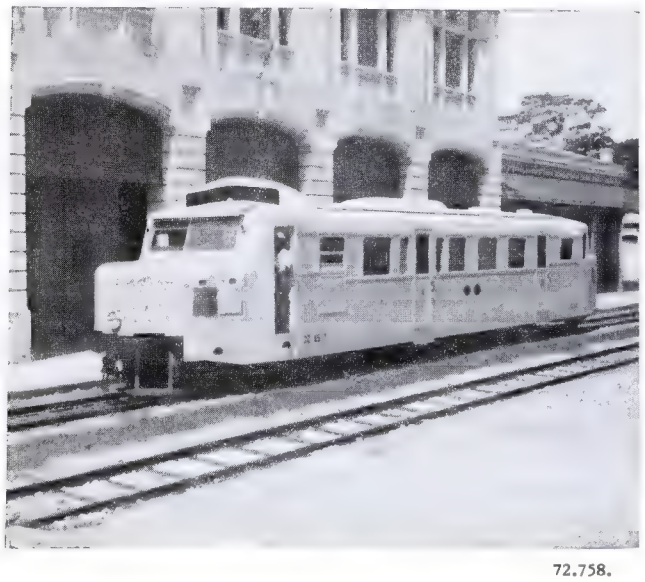
Au marché de Bamako.

72.755.

Saisissant contraste : voiture moderne et « vaisseaux du désert » sur la route Alger-Gao.

72.754.

Une garde originale à Ouagadougou.



72.758.

Automotrice équipée de moteurs Saurer en gare d'Hanoï.

SUR LES ROUTES IMPÉRIALES L'AUTOMOBILE

PRÉCIEUX AUXILIAIRE DE LA PROSPÉRITÉ

L'ŒUVRE de pacification menée par la France au Maroc compte parmi les plus hardies et les plus belles réalisations coloniales et ce n'est pas sans un légitime orgueil que l'on peut, aujourd'hui, admirer les résultats magnifiques acquis dans tous les domaines de notre protectorat. Il y eut évidemment dans la conduite d'une telle entreprise de grosses difficultés à surmonter, et parmi elles la question des transports militaires se posait au premier plan. Il fallait, en effet, assurer avec régularité un service extrêmement pénible, sur de mauvaises pistes et souvent de longues distances. Ce problème de matériel fut alors heureusement résolu par une grande firme française, la Société des automobiles Saurer, dont les véhicules assurèrent, presque en totalité, la redoutable tâche qui leur était imposée. Cette expérience plus que concluante valut à la marque une juste et solide réputation et aujourd'hui plusieurs centaines de véhicules Saurer sont en service au Maroc tant pour les besoins de l'armée que pour ceux des industries privées.

Mais ce n'est pas seulement au Maroc que la marque Saurer a fait ses preuves. En Afrique occidentale française et surtout en Côte d'Ivoire près de cent camions se partagent le rôle de transporter, dans les meilleures conditions d'économie et de sûreté, les arachides, le cacao et les différents produits résultant de l'exploitation de cette colonie. A ce sujet il convient de rappeler qu'en 1929 la Société Saurer organisa en A. O. F. une expédition démonstrative qui obtint un très gros succès et contribua puissamment à la vulgarisation pratique des transports automobiles.

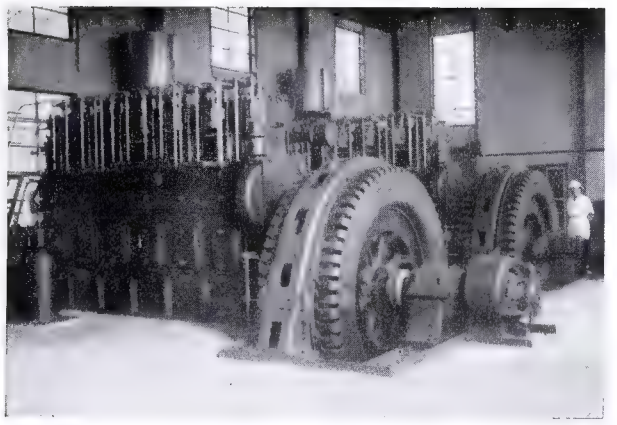
En Afrique équatoriale, qui, on le sait, est une grosse productrice de coton, les exploitations cotonnières de l'Oubangui, du Nord-Cameroun et du Tchad ont adopté en majorité les camions Saurer pour le transport de leurs marchandises des plantations aux ports de la côte et telle entreprise dont le siège est à Bangui possède à elle seule une trentaine de camions pour son trafic normal. On cite notamment en exemple le cas d'une société cotonnière qui, en 1933, a mis en service dans la région de Garoua (Nord-Cameroun) cinq gros camions Saurer à moteurs Diesel capables, chacun d'eux, de transporter, attelés de deux remorques, un chargement de 18 tonnes de coton. A noter que ces transports étaient effectués auparavant par des véhicules à essence de 3 tonnes dont la consommation en carburant se chiffrait par un total impressionnant. L'économie réalisée par la nouvelle organisation s'est révélée très importante puisque chaque attelage Saurer-Diesel ne consomme qu'une cinquantaine de litres de gaz oil aux 100 kilomètres tout en transportant exactement six fois plus de marchandises utiles.

De nombreux autres camions Saurer de ce type ont depuis été mis en service dans cette région, permettant ainsi de réduire notablement les prix de revient et, par voie de conséquence, d'augmenter le volume d'affaires des sociétés cotonnières. On cite notamment le cas typique d'une exploitation du Nord-Cameroun qui, en 1933, grâce à ce matériel spécialement adapté à ses besoins, put transporter 4.000 tonnes de coton.

En Syrie la marque Saurer est aussi très répandue et ses véhicules de toutes natures rendent de précieux services à l'armée.

Ne bornant pas seulement son activité à la circulation routière la Société Saurer équipe également avec ses moteurs Diesel spéciaux plusieurs types d'automotrices en circulation sur les réseaux d'Indochine, de Tunisie et de Madagascar.

Alliant une technique remarquable à de puissants moyens industriels, la Société Saurer occupe ainsi une place prépondérante dans l'équipement moderne de nos possessions d'outre-mer.



69.791.

Société des eaux et électricité de Madagascar. Centrale électrique de Majunga équipée avec quatre moteurs Diesel Sulzer d'une puissance totale de 2.000 CV.

69.792.

Station de pompage de Sontay (Tonkin). Vue du bassin général de refoulement des pompes et amorce de l'artère d'irrigation principale.

69.795.

Chemin de fer de Madagascar. Locomotive à moteur Diesel Sulzer d'une puissance de 735 CV.

LA CONTRIBUTION DE LA COMPAGNIE DE CONSTRUCTION MÉCANIQUE PROCÉDÉS SULZER A L'ÉQUIPEMENT DE L'EMPIRE FRANÇAIS ET DE SES COMMUNICATIONS AVEC LA MÉTROPOLE

Dans le développement de l'Empire colonial français pris sous ses différents aspects, la participation de la Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer est des plus marquantes, particulièrement dans les domaines suivants :

1° *Développement des moyens de production agricole et autres, amélioration des conditions d'existence.*

L'eau et les moyens de la mettre en mouvement constituent un des éléments primordiaux de toute œuvre colonisatrice, indispensable à la vie quotidienne de toute agglomération humaine.

Les pompes centrifuges Sulzer ont permis de résoudre les nombreux problèmes qui se posent aux colonies pour les distributions d'eau potable, installations sanitaires, évacuations d'eaux usées, production de force motrice, irrigation, assainissement, équipement des exploitations minières, etc., correspondant à un champ d'application très important dans le développement de notre Empire colonial.

Le froid artificiel est un des auxiliaires les plus précieux de la vie coloniale. Il permet d'approvisionner en vivres frais et sains les centres habités malgré le climat propice à la détérioration des produits alimentaires.

L'exportation des produits coloniaux périssables, l'importation des vivres européens, la fabrication sur place de certains produits alimentaires — tels la bière et la glace, si appréciées aux colonies — ont été réalisées sur une grande échelle grâce aux installations frigorifiques Sulzer. Appliquées au conditionnement d'air et au rafraîchissement des locaux habités elles crèent un confort facilitant l'adaptation des Européens à la vie coloniale.

L'énergie électrique est devenue indispensable à toute organisation coloniale moderne, non seulement pour les besoins en force motrice des établissements à caractère industriel, minier et agricole, mais aussi pour l'éclairage et les si nombreuses applications domestiques qui concourent d'une manière importante au bien-être des habitants.

Les moteurs Diesel Sulzer ont largement contribué à l'équipement des centrales électriques aux colonies et au développement considérable des distributions d'énergie électrique réalisées dans notre Empire colonial, ceci tant par leur faible besoin en eau et leur facilité de conduite que par la possibilité de brûler comme combustible des huiles végétales de provenance indigène.

2° *Création et développement des moyens de transport et de communication tant à l'intérieur des colonies que pour le transit maritime.*

Les fleuves et rivières de nos colonies ont été des moyens de pénétration des plus précieux pour notre œuvre de colonisation. Avant qu'il ait été possible d'établir des pistes et des routes, la voie d'eau a permis le développement des exploitations agricoles et minières ainsi que des centres commerciaux.

Le trafic sur les fleuves et les voies maritimes a pris rapidement une grande extension. La contribution des moteurs Diesel Sulzer a été très importante tant dans l'équipement des puissants remorqueurs et des chalands automoteurs de la flotte fluviale que des paquebots et cargos les plus modernes assurant la liaison rapide de nos colonies avec la métropole.

Les ports furent aménagés avec un matériel de manutention mécanique perfectionné, des parcs à mazout comportant des réserves considérables ont été installés ainsi que des ateliers de réparation avec outillage moderne.

Les chemins de fer coloniaux utilisent avec un plein succès les locomotives et les automotrices équipées avec des moteurs Diesel Sulzer, apportant ainsi une solution complète aux problèmes du ravitaillement en eau et en combustible pour les grands rayons d'action.

Dans l'équipement de nos colonies les postes d'émission de T. S. F. jouent maintenant un rôle de premier plan par le contact permanent qu'ils permettent de réaliser entre les colonies et les pays les plus lointains, facilitant la tractation des affaires et atténuant la sensation d'isolement de nos colons. Là encore, il est fait largement appel au concours du moteur Diesel Sulzer pour animer les centres d'émission sous toutes les latitudes.

69.787.

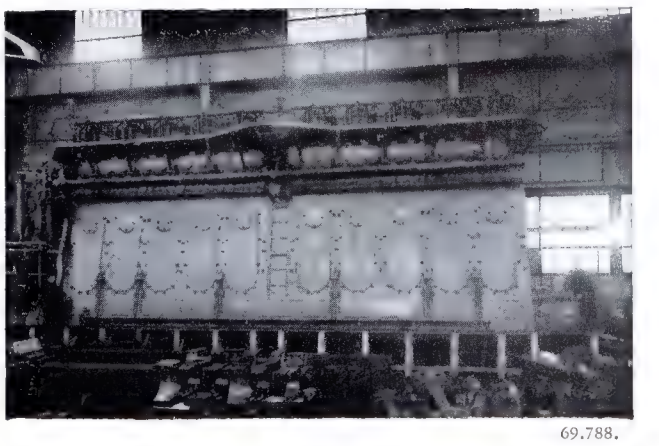
Paquebot Aramis, *de 26.500 tonnes, des services contractuels des Messageries maritimes, comportant pour la propulsion et les services auxiliaires des moteurs Diesel Sulzer marins pour une puissance totale de 15.000 CV et équipé de pompes centrifuges Sulzer.*

69.790.

Immeuble de la Compagnie frigorifique du Maroc à Casablanca.

69.789.

Chalutier Casoar, *équipé avec un appareil moteur Diesel Sulzer de 1.500 CV et une installation frigorifique Sulzer pour les cales à poisson.*



69.788.

Moteur Diesel Sulzer marin de 7.000 CV en cours de montage sur le stand d'essais des usines Sulzer à Saint-Denis (Seine).

LE PORT DE BEYROUTH

67.646.

Vue générale du port de Beyrouth. — Cliché Armée de l'air du Levant.

Lieu d'escale le plus important des anciennes Échelles du Levant, la ville de Beyrouth, par sa situation géographique privilégiée, a de tout temps été considérée comme la véritable porte de l'Asie méditerranéenne.

C'est en 1888 que fut décidée la construction d'un port à Beyrouth. Les travaux comprenaient la construction d'une jetée de 800 mètres et de quais à petites et grandes profondeurs.

Amélioré peu à peu, le port a été sans cesse perfectionné après la guerre de 1914-1918 et, récemment, de grands travaux d'extension, achevés en 1938, ont été exécutés en vue de doter Beyrouth de tous les aménagements et outillages d'un port moderne.

Actuellement, le port de Beyrouth comprend un plan d'eau abrité de 50 hectares ; 1.750 mètres de quais en eau profonde permettant l'accostage à quai des navires de fort tonnage ; une zone franche pour les marchandises en transit, de provenance ou à destination des pays voisins ; de vastes entrepôts douaniers ; des magasins généraux d'une superficie de 9.000 mètres carrés. Enfin, on y trouve un entrepôt frigorifique de 5.000 mètres cubes ; un parc à pétrole de 12.500 mètres carrés ainsi qu'une cale de halage.

L'outillage est des plus modernes : on y trouve, entre autres, deux pontons-mâture de 30 et 50 tonnes et les voies ferrées du chemin de fer de Damas-Hamah et Prolongements desservent les quais.

Toutes les grandes compagnies de navigation touchent Beyrouth et la plupart y ont même établi des lignes régulières. Aussi le port de Beyrouth est-il devenu digne des anciennes traditions maritimes du Levant, de l'importance sans cesse croissante de son commerce et des nombreux touristes de plus en plus attirés par la beauté incomparable, le charme du climat et l'affabilité des habitants d'un pays plein de souvenirs historiques les plus émouvants.

C'est ce qui faisait dire au comte de Martel, haut commissaire de la République française, dans le discours qu'il prononça lors de l'inauguration des derniers travaux d'extension en 1938 : « Quoiqu'il faille, en général, s'abstenir de faire des pronostics d'avenir, rappelons que, tête de ligne d'une des voies de transit les plus importantes du monde, d'un axe international joignant les trois grandes capitales de Beyrouth, de Damas et de Bagdad, le port de Beyrouth est admirablement placé pour desservir les échanges commerciaux entre le Proche-Orient, la Méditerranée et l'Occident, échanges destinés à devenir de plus en plus importants puisque les pays du Levant et les pays voisins sont appelés, par suite des améliorations économiques et de l'exploitation croissante de leurs richesses agricoles et pétrolières, à devenir, la paix aidant, de plus en plus prospères. »

LES CHEMINS DE FER DE SYRIE ET DU LIBAN

Le réseau ferré des Etats du Levant sous mandat français comporte un développement de 1.095 kilomètres, dont 680 kilomètres de voie normale et 415 kilomètres de voie étroite, concédés ou affermés à la Société française du chemin de fer de Damas-Hamah et Prolongements.

L'exploitation du réseau, interrompue pendant la guerre mondiale de 1914-1918, fut reprise dès 1919 et en 1924 la Société Damas-Hamah se vit confier l'exploitation des sections syriennes du Chemin de fer du Hedjaz reliant Damas à la Transjordanie et à la Palestine par Deraa. Le tronçon Damas-Deraa de ce chemin de fer à voie de 1 m.05 de largeur, comme celle de Damas-Beyrouth, dessert la région autrefois desservie par la ligne Damas-Mzérib, démontée pendant la guerre et non reconstruite.

En 1932, la société fut chargée en outre de l'exploitation des lignes syriennes du chemin de fer de Bagdad, de Médain Ekbèse à Alep et d'Alep à Tchoban-bey, auxquelles s'ajouta en 1935 le tronçon de Nissibin à Tell-Kotchek construit en 1934 pour porter le rail jusqu'à la frontière syro-irakienne, en attendant que le gouvernement irakien réalise la soudure avec Mossoul et Bagdad, aujourd'hui acquise, car l'exploitation déjà ouverte jusqu'à Mossoul le sera en juillet 1940 jusqu'à Bagdad.

Le trafic local de ce réseau de 1.095 kilomètres porte principalement sur les céréales, les bestiaux, les agrumes et les ciments ; le rail assure, en outre, la liaison entre les ports de la Méditerranée et l'intérieur du pays.

Deux courants d'échanges internationaux transitent par la Syrie et le Liban.

L'un d'eux a lieu entre l'Irak et la Perse, d'une part, la Turquie et l'Europe, d'autre part. L'ouverture de la ligne à voie normale de Mossoul à Bagdad, prévue pour l'été 1940, en accroîtra l'importance.

Les voyageurs du Simplon-Orient-Express, qui peuvent déjà sans autre transbordement que celui du Bosphore atteindre Mossoul, parviendront alors jusqu'à Bagdad dans les confortables sleeping-cars du Taurus-Express. Les transports de céréales en provenance de l'Irak constituent les principaux éléments du trafic marchandises.

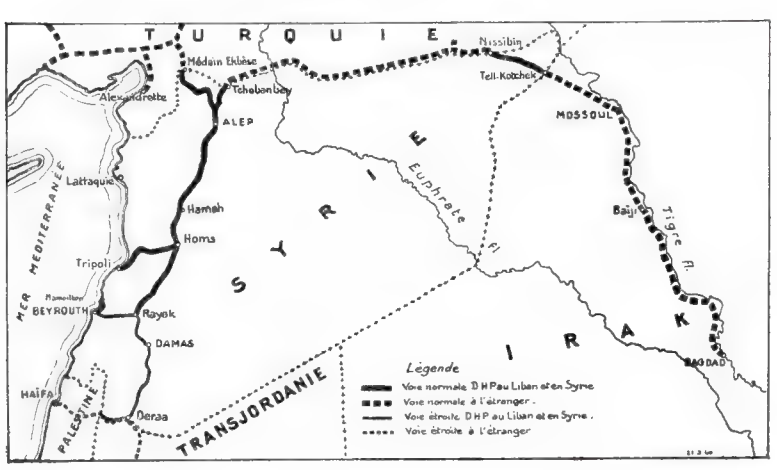
C'est vers la Palestine que se dirige le second courant du trafic international : outre le transit des voyageurs du Taurus-Express vers Le Caire, les chemins de fer de Syrie assurent dans cette direction un important trafic d'agrumes et de bestiaux.

La configuration géographique du pays entraîne pour les chemins de fer de lourdes sujétions. C'est ainsi que la voie étroite de Beyrouth à Damas doit pour franchir le Liban s'élever à l'altitude de 1.500 mètres en utilisant des machines à crémaillère à cinq essieux qui remorquent des charges de 160 tonnes sur des rampes de 70 millimètres par mètre. D'importants travaux de défense ont dû être exécutés pour protéger la voie ferrée contre les chutes de neige, fréquentes en hiver.

Des projets sont à l'étude en vue de prolonger la voie large, dont les terminus sont Rayak et Tripoli, jusqu'à Haïfa, en Palestine, où aboutit la voie large venant du Caire. Lorsque ces travaux seront réalisés, les Etats du Levant deviendront le véritable centre des communications ferroviaires entre l'Europe, l'Asie et l'Afrique.

Centre commercial depuis la plus haute antiquité, où les caravanes apportaient à Tyr et à Sidon les épices de l'Orient, la Syrie et le Liban constituent également un centre touristique de premier ordre où le voyageur peut, suivant la saison, choisir entre les sports d'hiver et les excursions touristiques dans de pittoresques vallées.

Le chemin de fer D. H. P. s'est attaché à faciliter les déplacements des touristes en améliorant ses horaires et en modernisant son matériel. Et c'est ainsi que des autorails du dernier modèle circulent sur les principales lignes du réseau, en liaison avec les services d'autocars.



68.497.

Ruines du temple de Jupiter à Baalbek.

76.598.

Fresque de l'hôpital Santo Spirito, à Rome.

LA QUININE

Une mission scientifique composée d'astronomes s'embarquait, il y a environ deux siècles, pour le Pérou. Elle allait mesurer dans les parages de l'Equateur, près de Quito, la longueur d'un degré du méridien terrestre. Un botaniste, Joseph de Jussieu, l'accompagnait, chargé d'étudier les plantes du Nouveau Monde et particulièrement cet arbre producteur des écorces dont, depuis une centaine d'années, il était tellement question en différents pays.

Il advint que l'un de ces savants, La Condamine, n'ayant pu s'accorder avec ses compagnons de voyage, s'en sépara pour suivre un itinéraire différent. Passant à Caxanuma, dans les environs de Loxa, habitat de prédilection de l'arbre à quinquina, il fut hébergé une nuit par un collecteur d'écorces installé sur les lieux de son exploitation. Intéressé, il commença à réunir la documentation de ce mémoire qu'il adressait en 1737 à l'Académie des sciences et que Linné, deux ans plus tard, utilisait pour établir dans la deuxième édition de ses *Genera plantarum* le genre cinchona.

Quant à Jussieu, botaniste attitré de la mission, il est assez curieux de noter que le rapport qu'à son tour il rédigea sur le même sujet resta inédit jusqu'à ces derniers temps. Ce n'est que récemment, en effet, que, à l'occasion du centenaire de la découverte de la quinine par Pelletier et Caventou, la Société du Traitement des Quinquinas le sortait des cartons et de l'oubli, en une édition limitée.

Ainsi, le mémoire d'un astronome et non celui du botaniste avait servi à établir les lettres patentes de l'arbre à quinquina. Par une singularité aussi curieuse, dont l'histoire de la quinine pourrait d'ailleurs fournir d'autres exemples, le nom donné par Linné au nouveau genre repose à son origine sur une erreur.

Le savant suédois avait voulu, en effet, commémorer le nom de la comtesse de Chinchon, deuxième épouse du vice-roi du Pérou, qui passait pour avoir, en 1638, été la première à bénéficier des vertus thérapeutiques de la fameuse écorce. Mais ce n'était là qu'une légende. Le docteur C.E. Paz Soldan, l'érudit directeur de l'Institut de médecine sociale de l'Université de San Marcos (Pérou), vient, en effet, en s'appuyant sur un document de l'époque (1) d'établir sans contestation possible que ce ne fut pas la comtesse de Chinchon qui souffrit de fièvres paludéennes, mais bien son époux, D. Luis Geronimo de Cabrera y Bobadilla, quatrième comte de Chinchon.

*
* *

L'hypothèse a été émise que les jésuites missionnaires reconnurent les premiers les qualités du quinquina. Certains auteurs attribuent par contre aux Indiens le mérite de cette découverte. « Ayant observé que les lions de l'Amérique du Sud, souffrant des fièvres tierces qui existaient dans la région où poussait le cinchona, se traitaient en mâchant l'écorce de ces arbres, ils essayèrent sur eux-mêmes ce traitement et découvrirent qu'il les soulageait. » Suivant une autre légende, des arbres ayant été abattus par la bourrasque dans un étang auprès duquel ils croissaient, ils en rendirent l'eau tellement amère que nul ne voulut plus en boire. Un indigène cependant que la fièvre altérait ne put résister et s'y précipita pour étancher sa soif. Quelle ne fut pas sa surprise de sentir que sa température redevenait normale. Il fit part de son étonnante constatation aux autres habitants du pays. La réputation des vertus fébrifuges du quinquina était établie.

Introduite pour la première fois en Europe en 1639, à Alcala de Henarès, près Madrid, l'écorce de quinquina ne tarda pas à se répandre dans l'Europe entière. Le cardinal de Lugo, général des jésuites, traversant Paris où le dauphin, futur Louis XIV, est malade, la recommande à son collègue Mazarin et le dauphin guérit. Les jésuites, venus assister à leur congrès de Rome vers 1649, en repartent nantis chacun d'une petite provision du nouveau médicament. En 1652, l'archiduc Léopold d'Autriche, atteint de fièvre quarte, surmonte grâce au quinquina deux atteintes successives. Mais il succombe à la troisième, faute par lui de s'être soumis au même traitement. Trois ans plus tard, introduite en Angleterre, l'écorce donne lieu, comme partout où elle apparaît, à des discussions épiques entre médecins partisans ou hostiles.

La diffusion du médicament ne va pas, en effet, sans rencontrer des oppositions vives. Si, au début, l'Eglise refuse de sanctionner son usage parce qu'il est de l'invention de sauvages non éclairés, et si le pape Innocent X ne l'adopte qu'après une déclaration de son premier médecin affirmant nettement que le produit est innocent et salutaire, beaucoup s'insurgent contre l'écorce parce que le sentiment contre l'Eglise est violent et que tout ce qui provient des jésuites est suspect. Les protestants ne craignent pas de parler d'un complot fomenté par ces derniers.

(1) *Diaro de Lima*, de Juan Antonio Suardo.

Mais la France, un jour, vit débarquer Talbor... Ce chevalier, qui se fit appeler plus tard Talbot et qui n'était que... d'industrie à ce moment, avait tout du charlatan : la faconde, les allures mystérieuses, l'âpreté au gain. Ce que Sydenham donnait, a-t-on écrit, Talbor le vendait.

Survenant en un temps où les médecins n'étaient pas trop fixés sur la posologie et le mode d'emploi du quinquina, il n'hésite pas à critiquer violemment « la poudre des jésuites » pour prôner au contraire le remède de sa fabrication, remède secret, à base cependant du même produit. Il y mélange bien, tantôt de l'opium, tantôt des fleurs de petite centaurée, tantôt des grains de genièvre, tantôt d'autres mixtures, mais c'est pour en déguiser les apparences. Persuadé que sa fortune dépend de son secret, il administre lui-même toutes les prises à chaque malade sans les confier à qui que ce soit, mais après un versement préalable de 50 louis.

Le succès couronne son savoir-faire. « Le dauphin, Condé, la dauphine, Colbert, le maréchal de Bellefonds, le duc de Lesdiguières et plusieurs autres personnages illustres, le duc de Chartres, Mademoiselle, présentement reine d'Espagne, le duc du Maine, le comte de Vexin, Mlle de Duras sont guéris par lui. » Louis XIV lui accorde sa protection ; il lui alloue pour son « remède anglais » une gratification de 2.000 louis d'or et une pension annuelle de 2.000 francs. Soucieux déjà de la santé publique du royaume, il fait acheter à Cadix et à Lisbonne une grande quantité du fébrifuge pour les hôpitaux.

On encense l'étranger, après l'avoir traité de « medicus diabolicus ». Le docteur de Bonnecamp, le comte de Gramont louent ses mérites en des vers de mirliton.

Nicolas de Blegny écrit par ordre du roi :

« *La méthode de soigner les fièvres tierces et quartes ; le remède anglais pour la guérison des fièvres, avec les observations du premier médecin de Sa Majesté sur la composition, les vertus et l'usage de ce remède.* »

C'est alors, selon l'expression de Racine (lettre à Boileau du 17 août 1687), que la fièvre et la mode aidant on ne vit plus à la cour *que des gens qui avaient le ventre plein de quinquina.*

A la demande de la duchesse de Bouillon, La Fontaine compose un très long poème, en deux chants.

Voltaire à son tour écrit avec plus de malice que d'exactitude :

« *Le quinquina, seul spécifique contre les fièvres intermittentes, placé par la nature dans les montagnes du Pérou, tandis qu'elle a mis la fièvre dans le reste du monde.* »

Et Mme de Genlis imagine un conte sur la cure de la comtesse de Chinchon, intitulé *Zuma.*

*
* *

Un siècle s'était écoulé entre l'introduction en Europe de l'écorce de quinquina et la description de l'arbre. Le même laps de temps doit passer encore avant que deux Français, Pelletier et Caventou, isolent de l'écorce ses principes les plus actifs, la quinine et la cinchonine.

Utilisées d'abord contre toutes les fièvres quelle que fût leur origine, l'écorce de quinquina et, plus tard, la quinine se signalèrent bientôt par les résultats inégalés qu'on en obtenait dans le traitement des fièvres paludéennes.

Une juste mesure s'impose cependant entre le désir de faire de ce produit une panacée universelle et l'idée de ne le considérer que comme le remède exclusif du paludisme.

Les travaux dont la quinine a été l'objet, la vaste expérimentation à laquelle elle a donné lieu sur tous les territoires à endémicité paludéenne permettent d'aboutir à des conclusions qui ont été confirmées et résumées par la commission du paludisme de la Société des Nations, composée, comme on le sait, des paludologues les plus éminents des différents pays.

Une dose quotidienne de 1 gramme de chlorhydrate de quinine, administrée pendant une période de cinq jours consécutifs, mais susceptible d'être prolongée jusqu'à une semaine, est suffisante pour guérir une attaque de tierce bénigne.

En dehors des atteintes, la prophylaxie médicamenteuse par la quinine est indiquée dans le but d'obtenir une protection temporaire. Des résultats très satisfaisants peuvent être obtenus par l'emploi de doses journalières de 0 gr. 40 pendant toute la saison de transmission du paludisme et même quelques semaines après. Le fait que l'innocuité de ce médicament en permet l'administration par des agents subalternes en dehors de toute surveillance médicale constante constitue, d'autre part, en sa faveur un argument important.

« *Aucun des autres médicaments que l'on a présentés comme ayant quelque valeur dans le traitement du paludisme*, a déclaré Kenneth F. Maxcy, M. D., professeur de santé publique et d'hygiène à la Faculté de médecine de l'Université de Virginie (U. S. A.), *ne présente une efficacité comparable à celle de la quinine. Lorsque le produit a été avalé, retenu et assimilé, la disparition des parasites de la circulation périphérique, et par suite de la fièvre, a presque toujours invariablement suivi.* »

En dehors de son action spécifique sur l'hématozoaire, la quinine possède des propriétés physiologiques qui lui sont propres. A faibles doses, elle exerce sur la nutrition une action eupeptique appréciable et constitue pour le cœur un tonique certain. Le professeur Pouchet a signalé son influence sthénique et régulatrice sur le système nerveux, par lequel elle agit sur tous les appareils de l'organisme.

Dans une de ses conférences de sympathologie clinique, le professeur Laignel-Lavastine, s'exprime ainsi :

« *Les actions de la* quinine *sont extrêmement complexes, mais elles peuvent, en gros, se ramener à deux ; d'une part la diminution de l'excitabilité du vague, en second lieu une action très spéciale sur le rein se caractérisant par la vasoconstriction. Il y a donc, du fait de cette diminution de l'excitabilité du vague résultant de l'administration de la quinine, un effet très intéressant sur lequel a insisté beaucoup mon regretté maître Landouzy. Il donnait à très petites doses la quinine dans des quantités d'infections, il la donnait chez beaucoup de gens qui étaient à peine malades pour les préserver de le*

76.597.

Cristaux de quinine.

Phot. Pierre Ichac.

devenir davantage ; il la considérait essentiellement comme antiinfectieuse et l'employait, ainsi que son maître Lancereaux, du fait d'une intuition de pratique courante que nous comprenons aujourd'hui.

» Pourquoi la quinine agit-elle ainsi à la manière d'un antiinfectieux? Pourquoi des gens qui ont un petit rhume de cerveau ou une grippe ont-ils un gros avantage à prendre de la quinine plutôt que de l'aspirine, dont on se gorge d'une manière excessive? Du fait que la quinine est essentiellement un inhibiteur vagal, elle diminue l'opportunité morbide, et, en effet, c'est un point qu'ont mis en évidence par leurs expériences Garrelon et Santenoise chez l'animal ; il y a en quelque sorte un parallélisme entre l'augmentation de l'excitabilité vagale et la facilité des réactions morbides aux infections. Toutes choses égales d'ailleurs, si vous prenez un poison quelconque ou si vous injectez les mêmes quantités de microbes, si vos animaux ont un vague que l'on rend hyperexcitable par les injections de pilocarpine par exemple, ils mourront ou auront une infection très grave. Si, au contraire, vous bloquez leur vague par des injections d'atropine, vous augmentez par là leur résistance aux infections et aux intoxications.

» Retenez donc au point de vue de la pratique l'importance de la quinine dans tous les petits états infectieux où l'individu n'est pas gravement malade, mais où cependant il n'est pas bien portant. »

Au cours de ces dernières années le développement de la chimie organique a permis de diriger les recherches médicales vers la production artificielle d'agents thérapeutiques qui seraient plus puissants et plus efficaces que ceux trouvés dans la nature.

« *Ces essais*, déclare Torald Sollmann, professeur de pharmacologie et de matière médicale à l'Ecole de médecine de Cleveland (Ohio), *ont conduit à de nombreuses découvertes importantes sur différents sujets, mais il faut reconnaître tout de suite que les chimistes n'ont pas encore réussi à dépasser le rôle antimalarique des alcaloïdes naturels du cinchona.* »

Ne peut-on, à la fin de cette étude, déclarer bon prophète l'écrivain du XVIIe siècle qui, déjà, osa écrire, à son époque, que l'introduction dans la thérapeutique de l'écorce du quinquina était plus précieuse à l'humanité que tout l'or et l'argent que les Espagnols, dans leurs galions, rapportèrent de l'Amérique du Sud?

Dr L. Sasportas,
Ancien chef du service d'hygiène et de prophylaxie publique des Etablissements français de l'Océanie.

BIBLIOGRAPHIE

Dock (George) : The Medicinal Use of Cinchona (1). — Jussieu (Joseph de) : Descriptio arboris Kinakina (1737). Publié par la Société du Traitement des Quinquinas, 1936 (trad. Pancier). — Lafontaine (J. de) : Editions Ad. Regnier (1890). — Laignel Lavastine : Conférences de sympathologie clinique, Ed. Chahine, première série, 1925-1926. — Markham (C. R.) : Travels in Peru and India (1862) (1). — Maxcy (Kenneth F.) : The Role of Quinine in the Cure of Malaria (1). — Société des Nations : La thérapeutique du paludisme (Bull. trimestriel de l'Organisation d'hygiène, vol. II, n° 2, juin 1933). — Société des Nations : Le traitement du paludisme. Etude de la thérapeutique et de la prophylaxie du paludisme par les médicaments synthétiques comparés à la quinine (Bull. de l'Organisation d'hygiène, vol. VI, n° 6, déc. 1937). — Sollmann (Torald) : The Cinchona Alkaloids in Medical Science : and especially the Quinine-Malaria Reaction as a Touchstone of Chemo-Therapy (1). — Suppan (Leo) : Three Centuries of Cinchona (1). — Paz Soldan (C. E.) : Las tercianes del Conde de Chinchon (Lima 1938). — Voltaire : Essai sur les mœurs (Chap. CXLV).

(1) in Proceedings of the Celebration of Three Hundredth Anniversary of the First Recognized Use of Cinchona. — St. Louis, Mo-, U. S. A., 1931.

■

DEUX RICHESSES DE NOTRE EMPIRE

LE SUCRE ET LE RHUM

Il ne peut pas être question dans ce cadre étroit de présenter des considérations générales, encore moins techniques, sur les deux produits les plus caractéristiques peut-être, symboliques allions-nous dire, de l'activité productrice de nos vieilles colonies. Tout semble avoir été dit en effet sur le rôle essentiel que jouent depuis des siècles le sucre et le rhum dans la vie des Antilles et de la Réunion et sur le facteur non négligeable de prospérité qu'ils représentent pour les territoires dans lesquels l'introduction de la canne est relativement récente : Madagascar, Indochine, Guyane, Océanie. Tout semble avoir été dit également sur la place importante occupée par le sucre et le rhum des colonies françaises dans l'économie métropolitaine — la réglementation très nombreuse intervenue depuis quelque vingt ans en ce qui les concerne suffirait à le souligner — et sur le concours qu'ils ont apporté à la métropole, notamment pendant la guerre de 1914-1918.

Au neuvième mois de la guerre de 1939, mais de façon plus nette encore, plus directe, nous voyons nos deux grands produits coloniaux s'affirmer de plus en plus parmi ceux des éléments indispensables au premier chef au ravitaillement général et à la défense nationale (consommation des troupes, fabrication des alcools et des poudres). Et dans ce numéro consacré à l'Empire français et à la mise en œuvre de toutes les ressources d'outre-mer on ne saurait trop insister sur la part qui, dans l'effort commun, revient au sucre et au rhum des colonies françaises.

Cette contribution est actuellement de près de 200.000 tonnes de sucre et 200.000 hectolitres de rhum exprimés en alcool pur, susceptible d'être accrue si une politique économique bien comprise met les producteurs en état de le faire ; elle n'a pas été, dans les circonstances actuelles, sans soulever maints problèmes, maintes difficultés inhérents à la situation géographique des colonies productrices, compliquée encore par l'état de guerre. A la production même, fabricants et cultivateurs voient leur main-d'œuvre se réduire, leur réapprovisionnement en machines, outillage, emballages, etc., devenir de plus en plus onéreux, voire impossible, et leurs prix de revient augmenter dans des proportions énormes, cependant que le prix du fret des produits s'accroît également ainsi que les assurances maritimes et pour risques de guerre.

Il faut ajouter à ces embarras les formalités nombreuses qui doivent être remplies par les opérations de transport et d'importation dans la métropole, l'évacuation des produits rendue difficile par la raréfaction des bateaux, etc., et la limitation trop rigide des prix par les pouvoirs publics, allant à l'encontre des développements de collaboration économique indispensables.

Les événements qui vont se dérouler provoqueront nécessairement la mise au point indispensable pour coordonner cette collaboration voulue par les uns et les autres dans l'intérêt général de la métropole et de son Empire et pour contribuer dans toute la mesure économique possible à la victoire finale.

UN SUCCÈS DE NOTRE POLITIQUE IMPÉRIALE

LA BANANE

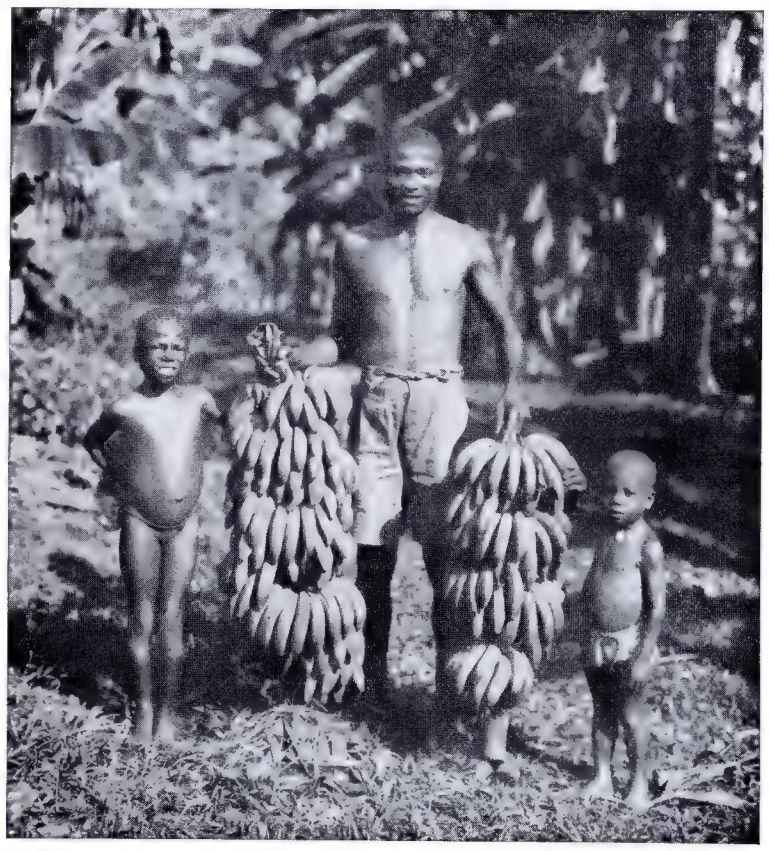
La banane, qui n'était considérée au siècle dernier que comme une curiosité gastronomique, connaît depuis une vingtaine d'années dans tous les pays occidentaux un succès impressionnant. L'Amérique, la Hollande, l'Angleterre, la France, la Belgique ont donné à ce fruit une place quotidienne dans leur alimentation et il est peu d'exemples dans l'histoire de la gastronomie d'une ascension aussi rapide des désirs de consommateurs à l'égard d'un aliment.

Non moins rare est l'exemple de l'accroissement corollaire de la production bananière coloniale dès 1928.

Ainsi à l'heure actuelle nos colonies approvisionnent à très peu de chose près la totalité du marché métropolitain.

Le magnifique exemple de la conquête du marché métropolitain par la banane française a été aidé, il faut le dire, par l'intérêt qu'ont apporté à ce problème de grands organismes économiques : comité interprofessionnel bananier groupant, sous la présidence de M. le député Taudière, planteurs, commerçants et transporteurs; comité de propagande de la banane française, créé au ministère des Colonies par arrêté du 19 juin 1937 et chargé d'organiser et de diriger la publicité et la propagande en faveur de la banane française. En outre, l'Union coloniale, l'Institut colonial français, les groupements régionaux, la presse elle-même s'attachent à toutes les mesures susceptibles de protéger notre colonisation et notre commerce.

De là l'admirable création d'une flotte bananière de près de 30 navires, réalisant chaque année, au fur et à mesure de la construction de nouvelles



79.386.

Cameroun : deux types de régimes de bananes.

unités, des améliorations certaines pour la conservation du fruit et son transport rapide.

La propagande en faveur de la banane française a donc largement porté, si l'on peut dire, ses fruits et la démonstration est faite qui se répercute tant sur le consommateur, directement, que sur le redressement de notre balance commerciale.

M. Georges Mandel, en janvier dernier, a fait transporter 10 millions de fruits qui ont été répartis entre les diverses unités de l'armée française, ce qui a été l'occasion pour nombre de soldats de goûter à l'un des meilleurs produits des colonies françaises.

Il est bon de retenir à ce sujet que la cargaison de la Guadeloupe a été cédée à l'intendance à un prix qui ne couvrait que les frais de transport et représentait moins de 3 sous par fruit. Les planteurs ont non seulement abandonné leur légitime bénéfice, mais gardé à leur charge le reliquat des frais de transport. Dorénavant les cargaisons que pourra acquérir l'intendance lui seront cédées au juste prix de revient.

Ainsi se manifeste dans un domaine nouveau la solidarité qui unit les habitants de notre Empire et les défenseurs de la métropole. Les planteurs ont d'autant plus affirmé cette solidarité qu'ils savent les efforts déployés par le ministère des Colonies pour défendre la production bananière coloniale, menacée par les circonstances nées de la guerre.

En effet, à la mobilisation, la direction des plantations fut désorganisée et les navires non réquisitionnés furent soumis, comme toute notre flotte marchande aux nouvelles conditions de la navigation, qui retardaient le rythme des arrivages. Mais le ministère des Colonies, qui avait en quelque sorte créé « la banane française », ne pouvait pas abandonner cette œuvre et, grâce à une réorganisation rapide des transports, l'activité bananière fut réadaptée aux conditions nouvelles. On peut donc espérer que de plus en plus elle sera à l'abri de tous les aléas de la guerre.

76.118.

La forêt, vue de Touil El Cheridi.

LA TUNISIE

ROYAUME DE L'OLIVIER

Lorsque des points géodésiques de Bogat El Beida ou de Touil El Cheridi l'on s'extasie devant le panorama unique, devant cette armée d'oliviers, cette mer vert argent, on ne réalise pas toujours l'effort considérable et le résultat acquis en un demi-siècle par la colonisation française.

On réalise encore moins que la moitié de ces immenses plantations appartient à d'anciens ouvriers agricoles, autrefois membres de tribus pastorales, qui doivent au protectorat leur fixation au sol et leur aisance actuelle.

On a peine à croire que là où le feu, la destruction, l'abandon avaient nivelé la plaine, la France ait pu, sans accaparer les terres au profit de ses colons et bien au contraire en affirmant la possession des autochtones, permettre cette œuvre magnifique.

Pour atteindre ce résultat la France, dès le début du protectorat, élabora et poursuivit la réalisation d'un plan agricole basé sur la reconnaissance des possessions anciennes, la vente à long terme d'immenses terres, l'adoption d'un régime de plantation, la mgharsa, sorte de bail à complant.

Et, au cours du protectorat, poursuivant son action éclairée dans le domaine oléicole l'administration a su, par ses conseils aux colons, ses primes aux travaux d'hydraulique, les recherches et les résultats de ses services techniques, guider vers les meilleurs rendements l'oléiculture tunisienne.

Les résultats apparaissent d'une façon précise dans le tableau ci-dessous :

RÉGIONS	PLANTATIONS ANTÉRIEURES A 1882	NOMBRE D'OLIVIERS EN 1938
Nord	2.400.000	4.200.000
Sahel et Centre	4.500.000	7.200.000
Sud et Extrême-Sud .	1.240.000	7.600.000

Soit 19 millions d'arbres méticuleusement entretenus, appartenant à raison de 92 % à 220.000 familles tunisiennes musulmanes, c'est-à-dire à près de la moitié de la population de la Régence.

Si l'on considère ces résultats du point de vue social, ils sont d'autant plus heureux qu'ils ont fait naître des possibilités de travail pour une très grande masse d'ouvriers, car la machine agricole n'a pas évincé la main-d'œuvre. Les tribus et le cheptel ont ainsi trouvé à s'employer aux façons culturales constantes, et la cueillette telle qu'elle est exécutée, c'est-à-dire à la main, exige l'emploi d'une main-d'œuvre abondante laissant en salaires la plus grosse part des produits récoltés.

CAMPAGNES OLÉICOLES	PRODUCTION EN CAFFIS (430 kilos)	PRODUCTION EN HUILE EN QUINTAUX
1929-1930	813.000	650.000
1933-1934	813.000	600.000
1935-1936	810.000	600.000
1937-1938	700.000	550.000
1938-1939	290.000	230.000
1939-1940	prévisions	700.000

La production de ces 19 millions d'arbres est extrêmement variable ; cependant, par le jeu de récoltes alternées dans les trois régions oléicoles, on arrive à quelques exceptions près à une production moyenne annuelle très importante qui place la Tunisie au troisième rang des pays oléicoles exportateurs. *(Le tableau du bas de la première colonne indique non seulement la production en olives mais aussi le rendement en huile.)*

Ainsi apparaissent les résultats d'un demi-siècle d'efforts dans la plus harmonieuse association du capital et du travail, sous l'impulsion d'une administration bienveillante et avisée.

Nous sommes évidemment loin des chiffres de production constatés au début du protectorat, loin également des moyens primitifs de fabrication.

Alors qu'en 1892 les olives, séchées ou salées, étaient broyées au fur et à mesure des besoins sous une meule de pierre et passées dans une presse à bois, donnant des huiles à très forte acidité, aujourd'hui 1.500 huileries, équipées avec les appareils les plus modernes, permettent d'obtenir des huiles d'une pureté incontestable et d'un goût délicat. Seules subsistent encore quelques « maasra » dans les centres éloignés, qui ne fabriquent que pour la consommation locale.

Les industries des sous-produits sont également équipées suivant la technique moderne, et les 19 usines d'extraction d'huiles de grignons, doublées de raffineries et de savonneries, traitent toutes les quantités de grignons produites dans la Régence.

Cette industrie des sous-produits de l'olivier, était inexistante en 1892 ; maintenant elle complète l'outillage oléicole en sorte que tout ce qui peut être tiré du produit de l'olivier l'est en Tunisie même, pour le plus grand profit de son économie.

L'équipement de l'industrie oléicole de la régence est actuellement au point et en rapport avec l'importance prise par l'oléiculture ; l'outillage s'est développé de façon telle que la Tunisie possède à l'heure actuelle des fabriques de « drums » et d'estagnons pour l'emballage des huiles, utilisés pour l'exportation directe sur les pays de consommation.

Jusqu'en 1930, alors que les méthodes culturales, la technique de fabrication étaient mises au point, la Tunisie n'était pas organisée commercialement pour la vente sur ces pays de directe consommation.

Depuis, l'Office de l'Huile de Tunisie, grâce à l'appui du Gouvernement du Protectorat, a pu organiser la défense des cours à la production et prospecter différents marchés étrangers.

Le rôle de cet organisme, qui est un groupement professionnel, est *la défense de l'oléiculture sous toutes ses formes.* Aussi s'occupe-t-il de l'olivier, de l'huile d'olive, des sous-produits à tous les points de vue.

Logements appropriés, construits spécialement, warrantage aidé avec garantie du Gouvernement et paiement de l'intérêt de warrant par l'Office de l'Huile, contrôle officiel de la qualité à l'intérieur du pays aussi bien que pour l'exportation grâce à ses trois laboratoires, propagande générale, prime à l'exportation... tout est mis en œuvre pour que la Tunisie oléicole ait la place à laquelle elle peut prétendre sur le marché mondial, à cause de sa production croissante, de ses disponibilités à l'exportation et des qualités toujours parfaites de ses huiles.

Comme on vient de le voir, le Gouvernement du Protectorat n'a pas seulement permis le développement des plantations, mais encore l'industrialisation du produit, l'équipement rationnel de l' « outillage » économique oléicole, l'expansion du commerce des huiles.

Voilà résumé, l'exposé de l'œuvre oléicole en Tunisie, œuvre de régénération d'un sol où la propriété a été, grâce aux méthodes généreuses de la France, accessible à tous, œuvre réalisée grâce à cette formule d'association et de collaboration heureuse mise en pratique par la colonisation française.

HENRI BÉNA,
Président de l'Office de l'huile d'olive,
Président de la Chambre mixte du Sud-Tunisien.

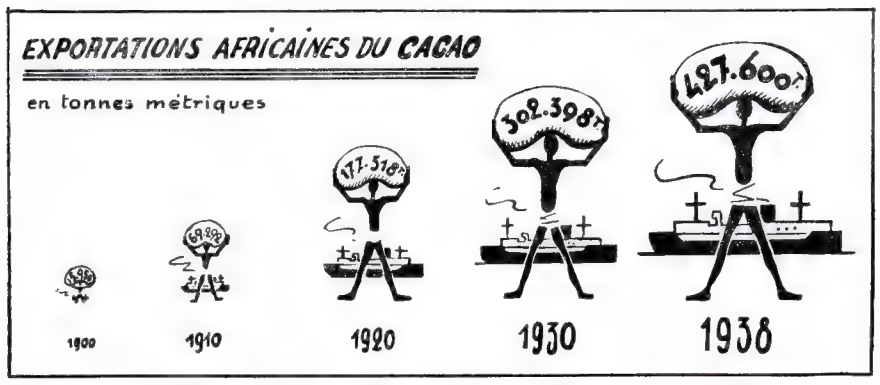
76.120.

Un beau spécimen d'olivier.
Photographies R. Marcelon, Sfax.

Le « marchand de denrées coloniales » naquit en Europe au temps des croisades et commença une lucrative carrière dès le retour de Christophe Colomb venant de découvrir l'Amérique ; il n'a plus maintenant le prestige dont il jouissait aux XVIIe et XVIIIe siècles. Ses produits rares, ses « épices », ses fruits dorés et ventrus à la peau soyeuse, épineux ou velus, ont maintenant trouvé place sur tous les comptoirs d'alimentation, parmi les pommes normandes, les châtaignes du Limousin, les olives de Provence, les raisins de Champagne, et nous les achetons couramment sans songer au long voyage qu'ils ont parcouru pour venir jusqu'à nous, aux dépaysements qu'ils ont subis au cours de ces trois derniers siècles pour croître et se multiplier et se donner généreusement à la vieille métropole.

C'est cependant toute la France d'outre-mer que nous pouvons évoquer devant les tablettes de chocolat français, les petits paquets noir et or de thé des plateaux moïs, les sacs rebondis de riz d'Indochine : ce sont les créoles de la Guadeloupe et de la Martinique, les noirs de la Côte d'Ivoire et les colons du Cameroun et du Togo, les Betsiléos de Madagascar, les Canaques des Nouvelles-Hébrides, les Annamites, les Cambodgiens, les descendants de l'antique race moïs, établis sur les hauts plateaux et dans les vallées humides de l'Indochine française.

Si le thé et le riz n'ont pas quitté leur continent d'origine, le cacao,



par contre, a fait le tour du monde. Il est venu d'Amérique sur les caravelles espagnoles et, au XVIe siècle, sous la forme de chocolat, il a fait les délices des cours d'Europe, puis le régal des peuples du Vieux Monde. La légende nous apprend que le cacaoyer fut un des plus beaux arbres du paradis terrestre, ce qui explique l'excellence des fruits qu'il produit. Cultivé par les colons français tout d'abord à la Guyane, à la Martinique, à la Guadeloupe, il pousse maintenant à Madagascar et aux Comores ; on le retrouve au milieu du Pacifique, aux Nouvelles-Hébrides ; mais notre grosse production vient de la Côte d'Ivoire, où en cinquante ans la récolte est passée de 100 kilos à 50.000 tonnes, et des territoires du Togo et du Cameroun.

Le cacao est devenu, par le travail intelligent des colonisateurs,

secondés par la bonne volonté des indigènes, encouragés par l'administration coloniale, une des principales richesses de notre Afrique occidentale. Il faut connaître les chiffres de production, voir l'ascension prodigieuse de la courbe des exportations africaines pour apprécier à sa juste valeur l'effort accompli dans ces territoires pour y acclimater l'arbre précieux, si délicat à cultiver, mais si généreusement producteur.

La récolte du cacao occupe une grosse main-d'œuvre indigène et assure la prospérité à des régions jadis déshéritées.

La consommation française en chocolat n'a pas marché du même pas que la production des colonies. Sans doute ne faut-il pas nous en plaindre, car le producteur, prévoyant, ne consomme pas toute sa production ; il sait en faire commerce et se procurer par là les espèces sonnantes qu'il met en réserve. En 1900 le Français consommait environ 450 grammes de chocolat, en 1930 il en absorbait en moyenne 890 grammes. De plus en plus nous savons apprécier le chocolat, non seulement comme une friandise, mais comme un aliment nourrissant et délicat. Nos pères l'appelaient « théobroma » : présent des dieux. Et les « présents des dieux » ne sont bienfaisants que si l'on en use à propos et avec une juste mesure.

Au Continent jaune le thé est aussi une plante divine ; il donne la sérénité à l'âme, la lumière à l'esprit, la clairvoyance au jugement, la force au corps. Connu des Chinois depuis des milliers d'années, d'abord comme aliment, puis comme boisson, le thé est cependant

Récolte de thé (plantation taillée depuis sept mois).

originaire de l'Indochine, dont les terres et le climat lui sont particulièrement favorables. Il y fut jadis fort apprécié ; puis les difficultés de culture furent sans doute cause de l'abandon des hautes terres, où le théier pousse naturellement au milieu des forêts ; les plantations se répandirent dans la plaine, mais le thé d'Indochine y perdit sa saveur ; il ne devait retrouver ses qualités et son prestige qu'avec les colons venus de France.

Vers 1920 le gouvernement général de l'Indochine décida d'ouvrir à la grande colonisation les hauts plateaux de Lang-Biane, à 1.600 mètres d'altitude, au pied desquels coule le Mékong. Le climat en est rude, car les vents venus des monts du Tibet y apportent le froid et la sécheresse, leur terre rouge est pauvre en humus, et la population, il y a vingt ans, y était rare. Et cependant c'est sur cette antique chaîne des plateaux moïs que le thé d'Indochine a reconquis sa vigueur et ses vertus, par une culture soigneusement étudiée et sagement appliquée. Car les méthodes usitées à Ceylan, aux Indes néerlandaises ne conviennent pas sur les hauts plateaux d'Annam.

Les planteurs ont connu les difficultés et les échecs du début, la mortalité des plantations pendant la saison sèche, sans découragement ils ont persévéré dans leur effort, ils ont laissé aux théiers le temps de s'enraciner profondément et d'atteindre la couche toujours humide du sous-sol, et, au bout de six ans, la première récolte est venue. Dès 1933 la production atteignait 180 tonnes ; en 1937 elle fut

de 400 tonnes, elle est maintenant de près de 1.200 tonnes.

En même temps qu'ils augmentaient la quantité, les planteurs ont développé la qualité. Le thé des plateaux moïs est un des meilleurs au monde ; il puise sa saveur dans le terroir qui le nourrit, dans l'air pur des hauts sommets et le rude climat qui le fortifient.

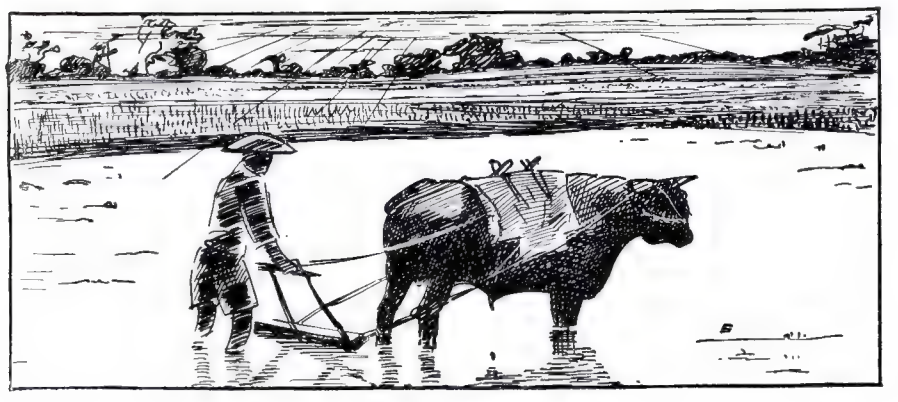
Longtemps le thé fut méconnu en France, puis on l'accueillit comme une tisane propre à soigner les maux d'estomac, surtout ceux provoqués par des libations trop copieuses. C'est à ce titre que le recommande spécialement un vieil auteur :

Ces peuples (les Annamites) ne scavent ce que c'est que de goutte ni de gravelle si on en prend après le repas elle (l'infusion de thé) oste toutes les indigestions et acidités de l'estomac, surtout elle aide et facilite la digestion ; bien plus elle desenyvre et donne de nouvelles forces aux yvrognes qu'elle soulage des incommodités qu'apporte l'yvrognerie et la beuvette, à raison qu'elle dessèche, nettoie les humeurs superflues et peccantes et chasse les vapeurs qui causent le sommeil.

Les Français savent maintenant apprécier le thé et, à l'exemple des Chinois, distinguer ses « crus », goûter son parfum délicat et varié ; et cependant les statistiques établissent que la consommation moyenne en France est de 22 grammes par an, pour 400 grammes en Hollande et aux Etats-Unis, 560 grammes en Chine, 2 kilos 700 en Angleterre et en Australie.

Sans doute la métropole voudra-t-elle répondre à l'effort des territoires de l'Indochine française et se montrer de plus en plus grande consommatrice du thé dont les plateaux moïs vont devenir gros producteurs.

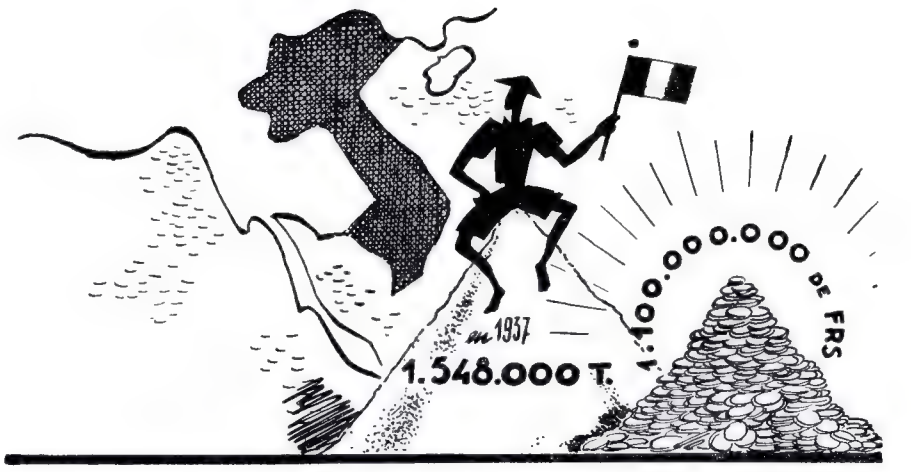
De l'Indochine nous vient aussi le riz, ce pain du peuple jaune, qui peu à peu s'impose aux peuples blancs par ses qualités nutritives. Il est récolté au Tonkin dans la vaste plaine d'alluvions où s'étale le delta du Song-Koï, la rivière Rouge, et son affluent, la rivière Noire ; dans les plaines du Cambodge et de la Cochinchine irriguées par le



Dans la rizière.

Mékong. Les quatre cinquièmes des terres cultivées lui sont consacrés et il nourrit une population de près de 22 millions d'habitants, population sobre mais vigoureuse et active.

Aussi le riz est-il soigné avec amour sur les terres d'Indochine ; le ta-dien (fermier) lui consacre tout son temps, ne ménage ni sa peine ni ses soins minutieux. Lorsqu'il a fixé son choix sur un terrain propre à la culture du riz il commence par y construire la petite maison



de bambou couverte de paille où il demeurera pour veiller de tout près sur sa culture. Avant la saison des pluies il défriche en hâte la terre, fauche les hautes herbes et les brûle afin que les « ma » ou pépinières soient propres à l'ensemencement. Les grandes pluies arrivent : il faut retenir l'eau sur le sol en préparation ; construire les petites digues de terre qui encercleront le lot à ensemencer et qui permettront de l'assécher au degré voulu. La pépinière est alors un marécage ; le ta-dien, avec son buffle, la laboure, la herse, aplanit les mottes de terre ; puis il creuse les petites rigoles d'irrigation et les semailles peuvent se faire. Quarante-cinq à soixante jours après, selon les variétés du riz, le « ma » est assez grand et il est arraché pour être repiqué ; mis en bottes, il est chargé sur des pirogues et emporté vers les rizières. Dans le terrain recouvert d'eau le riz est replanté brin à brin ; ce travail occupe une nombreuse main-d'œuvre féminine indigène.

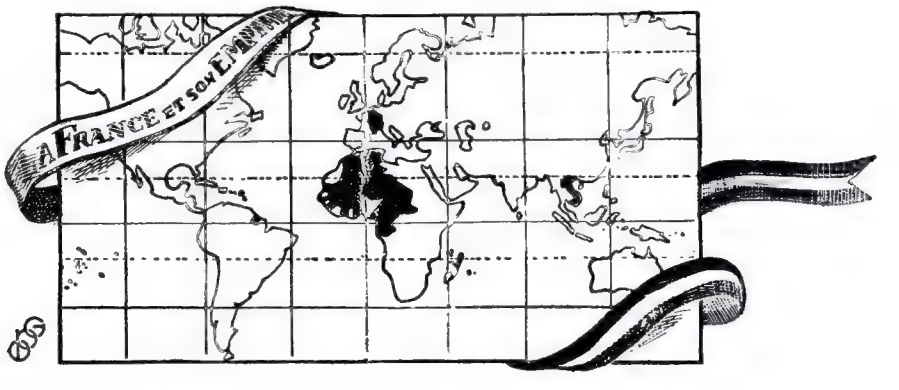
Les semailles sont parfois aussi faites en terrain sec ; les semences sont alors recouvertes d'une couche de terre et germent sous l'action des pluies abondantes.

A peine le repiquage est-il terminé qu'il faut préserver les précieuses herbes de la vermine qui les guette. Le ta-dien ira demander quelques centaines de canetons dont on fait l'élevage spécialement pour lui ; lâchés dans la rizière ils se chargeront de dévorer les chenilles et insectes de toutes sortes dont ils sont si friands. Ensuite il faut lutter contre les rats et les serpents, et les enfants, armés de piques, iront chaque jour déloger les rongeurs des longues galeries souterraines par lesquelles ils ruinent la plantation.

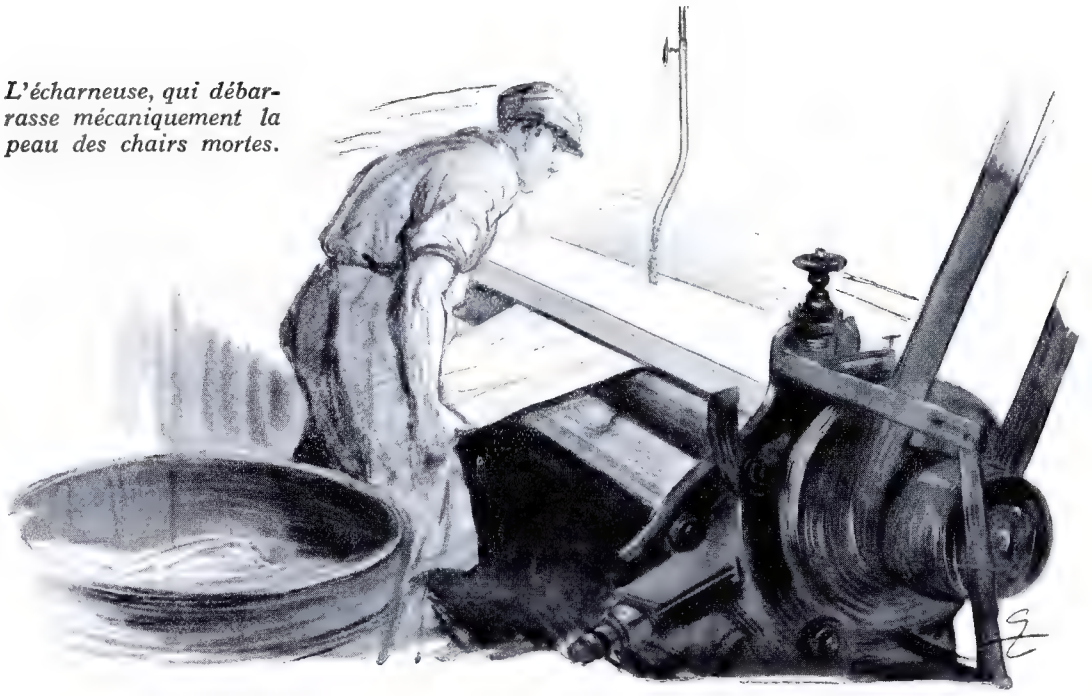
Au bout de trois à quatre mois le grain se forme. Perché sur un léger échafaudage, le ta-dien doit faire la chasse aux petits oiseaux, accourus en multitudes pour le dévorer. Le temps de la récolte vient enfin. Le riz, fauché, est amassé sur des digues et l'on va le dépiquer, soit en le battant dans de grands paniers en bambou, soit en le piétinant sous le sabot des buffles. Et les moissonneurs, venus souvent de régions lointaines, repartiront dans leurs pirogues chargées de leur salaire : 5 gia (ou 2 hl) de riz par hectare moissonné.

L'histoire du riz, des rizières à la consommation, nous sera contée par les exportateurs français eux-mêmes en une brochure soigneusement documentée, illustrée de photographies prises sur les lieux de production. Nous y apprendrons que, en quantité comme en valeur, le riz d'Indochine vient au premier rang des produits exportés par l'Empire français. En 1937 les exportations se sont chiffrées par : 1.548.000 tonnes, pour près de 1.100.000.000 de francs.

Sachons que l'Indochine est le deuxième pays fournisseur de riz du monde et soyons-en fiers.



L'épilage et le rognage ou l'enlèvement à la main des poils et des parties cornées.



L'écharneuse, qui débarrasse mécaniquement la peau des chairs mortes.

UNE RÉALISATION

VISITE A LA

Il y a deux ou trois ans, le hasard d'un voyage touristique de presse m'avait amené à Millau, en Aveyron; Millau, capitale des Causses et aussi capitale de la ganterie. De fait, nous devions sortir émerveillés des ateliers et usines de cette ville qui fait de l'Aveyron — par la grâce de la balance des comptes, car elle exporte des milliers et des milliers de douzaines de gants — non pas un département mendiant, mais un département qui paie.

Voulez-vous à votre tour connaître ce qu'est une grande usine de ganterie — véritable réalisation impériale — et la visiter... dans votre fauteuil ? Regardez cette suite d'images issues du crayon d'André Galland, suivez une à une les étapes de ce véritable film et vous serez édifié.

Ce « film » a été tourné dans l'usine la plus moderne, la plus à la page de la région et une des plus importantes du monde, celle des Platanes. Son directeur, M. Albert Jonquet, est un *self-made man*. Il s'est fait lui-même et en vingt ans d'efforts acharnés il a réalisé une œuvre vraiment nationale.

A l'heure où il a fallu produire pour améliorer le compte France dans le monde, Albert Jonquet a produit inlassablement. Son usine n'a connu

Femmes au meulage pour débarrasser la peau des dernières impuretés.

Un dérayeur à l'œuvre pour égaliser après le tannage l'épaisseur de la peau.

Le palissonnage, qui étire et assouplit la matière première.

Après la machine, le palissonnage « au genou ».

QUELQUES ASPECTS DU TRAVAIL DES PEAUX AVANT LEUR TRANFORMATION EN GANTS

Un coin de la vaste salle de teinture au plongé faite dans de grands tonneaux tournant sur leur axe.

Teinture à la brosse sur des tables de plomb ou de verre.

IMPÉRIALE

CAPITALE DU GANT

aucun jour de chômage. Sa production, partie de 2.000 douzaines en 1919, s'est élevée à 68.000 douzaines en 1939. Cet effort important n'a pu être réalisé que par des innovations constantes qui ont placé l'industrie française du gant en tête de la production mondiale. D'abord la création d'un gant tanné qui, dès 1921, a ravi à l'Angleterre un monopole. Ensuite des gants de super-luxe : mochos, doeskins, Peccary, et la dernière création, le Noveltan, qui est certainement un des plus beaux gants glacés qui existent sur le marché mondial.

Que dire de plus ? Une chose cependant : M. Albert Jonquet est un des esprits les plus sociaux de notre époque et cette usine si moderne est aussi une des plus sociales qui soient. Apprentissage, congés payés, sursalaire familial, prime à la production, prime de fidélité aux chefs de service, dots pour les jeunes mariés, sou du soldat, encouragement aux sports et tout ce qui contribue à l'hygiène et au confort de l'ouvrier : tout a été prévu, organisé et développé d'une manière très large.

Au total, pour tout résumer en une formule : « Un homme d'action — une belle œuvre française. »

Un maître ouvrier gantier et son apprenti.

Une piqueuse.

Une machine à fendre les gants, qui les découpe sur des matrices spéciales à l'emporte-pièce.

Un des ateliers de couture de l'usine des Platanes.

LA TEINTURE, LA COUPE ET LA FABRICATION DU GANT

67.650.

LE PRESTIGE
DES VINS DE FRANCE
ET LE ROLE INTELLECTUEL DES VIGNERONS

■

Un numéro de *L'Illustration* consacré à l'exportation française ne serait pas complet sans un article sur les grands vins de France.

N'étaient-ils pas tout récemment encore au premier rang des produits agricoles exportés ? Mais, hors l'avantage commercial qui résulte de ce fait, nous leur attribuons un rôle plus précieux encore à nos yeux : nous les considérons comme des articles de luxe — parfois de demi-luxe tout au moins — apparentés étroitement aux œuvres d'art. Quels prestigieux propagandistes, quels éminents ambassadeurs ! C'est à ce titre que nous nous permettons d'en parler, nous qui avons toujours considéré la qualité française comme le meilleur élément de notre prestige à l'étranger.

On a dit que le vin fin était issu de la collaboration de l'homme et de la nature. Est-il besoin de développer cette pensée ? N'affirme-t-elle pas dans sa concision la part d'effort intellectuel du vigneron ? Choix de terrain, cépages, méthodes de vinification, tant de détails d'égale ou de moindre importance prouvent bien que l'homme travaille en l'occurrence autant avec son cerveau qu'avec ses mains. La terre, le climat — richesses naturelles dont la France est mieux pourvue que tous les autres pays — c'est l'apport de la nature. L'observation, les expériences, le travail certes, mais aussi une sorte de radiation intuitive, d'inspiration peut-être, voilà l'apport de l'homme. L'art de la vigne est ainsi créé.

La France est le pays qui produit le plus de vins fins. Elle les doit, d'une part, à sa variété de climats régionaux et de sols : sols crayeux de Champagne et des Charentes, pays des grandes eaux-de-vie, sols graveleux du Médoc et des Graves, de Châteauneuf-du-Pape, sols argilo-calcaires de la Bourgogne, des côtes de Saint-Emilion et des coteaux de la Loire ; et, d'autre part, au génie spécial et à l'endurance invincible du vigneron qui lutte victorieusement contre tous les obstacles qui lui sont opposés. Dans le style imagé de Bonaparte on peut dire que dans une bouteille de vin de France il y a des siècles de labeur.

C'est une joie un peu orgueilleuse qu'on éprouve en parcourant par la pensée les régions fortunées qui donnent naissance à l'aristocratie de nos vins. La Champagne, où l'homme a développé le plus d'efforts de reconstitution après le phylloxera, puis après la guerre, et qui a docilement accepté la législation sévère qui protège sa renommée. Et voici, au premier rang des régions productrices des vins non mousseux, le prestigieux Bordelais, qui produit à lui seul la moitié des vins exportés. Le Bordelais mérite qu'on s'arrête longtemps à le contempler et à l'admirer. La réputation mondiale de ses produits est solidement établie par des qualités spéciales. Notons cet avantage considérable puisque nous traitons d'exportation : ses bouquets se développent avec l'âge et il porte en lui des éléments de conservation qui lui permettent de résister au temps et au voyage.

Il n'y a pas un vin de Bordeaux, il y a des vins de Bordeaux. Certes, la région a une unité par son climat et ses cépages fins, les premiers sans doute du monde entier. Mais elle a aussi une variété due à la nature diverse de ses sols. C'est, en somme en une seule, un ensemble de régions viticoles. Nulle part dans le monde on ne trouve réunis des types aussi variés de grands vins. Et l'on évoque des noms célèbres de l'armorial du Médoc, ses premiers crus : château-margaux, château-latour, château-lafite, qui brillent entre tous ; de ses communes célèbres : Saint-Julien, Pauillac, Saint-Estèphe. Au nord du fleuve, dans le bassin de la Dordogne, voici Saint-Emilion, Pommerol, aux vins corsés et capiteux.

Passons maintenant à la région des Graves ; elle est renommée à la fois pour ses vins rouges et pour ses vins blancs. On a dit des vins rouges de la région des Graves qu'ils sont les vins des connaisseurs. Les qualités des vins rouges des Graves sont moins éclatantes que celles du Médoc, mais profondes et se développeront avec l'âge. Les vins blancs de cette région, le plus souvent secs, parfois liquoreux ou demi-liquoreux, sont également des plus appréciés.

Et nous atteignons le paradis de Sauternes et de Barsac, aux nectars incomparables : « Bouquet, finesse, « originalité », disent les spécialistes, dont le vocabulaire est inépuisable. « Exquis ! » clame le consommateur moins savant, mais tout aussi enthousiaste. Une particularité peu connue du public : les raisins blancs de cette région sont atteints, au moment où on les récolte, d'un parasite qui a la propriété d'évaporer leur eau, d'où il résulte un parfum très spécial. On appelle cela « pourriture noble ». Comme quoi les mots, par leur assemblage, ont souvent leur éloquence inattendue. Traversons la Garonne et admirons Sainte-Croix-du-Mont et Loupiac.

Mais ne soyons pas exclusifs et quittons cette belle province pour nous diriger vers le Nord en passant par la Dordogne, où nous goûterons le délicieux vin blanc de Monbazillac, fait, d'ailleurs, avec les cépages de la Gironde, mais par une vinification différente. Arrivons à la vallée de la Loire : Vouvray, Chinon, Bourgueil... Saluons ces maîtres et saluons aussi l'Anjou, le Saumurois, le Sancerrois. Et nous voici en Bourgogne avec ses communes et ses « climats » renommés : vougeot, chambertin, nuits-saint-georges, beaune, pommard, volnay, meursault, montrachet. Et n'oublions pas les côtes du Jura, les crus de château-chalon, étoile, arbois, si attrayants par leur variété et leur originalité.

On ne peut quitter la Bourgogne sans parler du Beaujolais, qui en fait partie au point de vue géographique. Le vin du Beaujolais est remarquable par son arome, sa fraîcheur, sa légèreté. Dès sa jeunesse il a du parfum. Il a de grands crus qui ont toujours une finesse remarquable, mais qui sont plus capiteux : pouilly-fuissé, juliénas, moulin-à-vent.

Descendant la vallée du Rhône, sur les coteaux qui bordent le fleuve, une série de vins capiteux et fins : côte-rôtie, tain-l'hermitage, châteauneuf-du-pape, dont la renommée ne cesse de croître à l'étranger.

Tout à fait au Midi de la France, des vins d'une confection très spéciale récoltés sous le climat le plus chaud de notre pays, dits « vins doux naturels » parce qu'ils sont à la fois doux et corsés : banyuls, risevaltes, maury, muscat de Frontignan. On peut dire que leur renommée n'est pas encore au niveau de leur valeur ; ils sont uniques dans leur genre ; leur charme s'exerce à toute heure puisqu'ils n'ont pas besoin pour obtenir leur plein effet de la table servie. Très appréciés, très exportés, ils font aussi grand honneur à la France ! Et terminons par cet hommage à l'Alsace qui, depuis son retour à la mère patrie, a complètement transformé sa viticulture, planté des cépages fins là où il y avait des cépages communs, fait des vins d'un bouquet exquis et pénétrant qui concurrencent heureusement les meilleurs vins d'Allemagne. A Paris les vins d'Alsace sont grandement appréciés des gourmets.

Et voici le couronnement de l'œuvre vinicole : les grandes eaux-de-vie de France, cognac et armagnac, auxquelles aucune autre eau-de-vie du monde ne peut être comparée et qui allient en elles la force et la finesse. L'exportation du cognac ne cesse de s'accroître, même pendant la guerre, tant l'étranger apprécie cette production de notre pays.

Au début de cet article nous parlions du prestige de la qualité française. Les vins fins sont un des principaux éléments de ce prestige. Pour leur conserver leur réputation, pour les protéger contre l'usurpation, les tendances à la production facile et trop abondante, une législation sévère a été édifiée. Dans un article récent (*) M. le sénateur Capus l'a étudiée avec sa grande compétence. Mais avec sa grande modestie, il a oublié de dire qu'il en était le promoteur. Une proposition de loi qu'il présenta devant le Sénat organisa tout à la fois la discipline professionnelle et la protection des appellations. Elle fut insérée dans le statut viticole du 30 juillet 1935 et fut ainsi adoptée sous forme de décret-loi.

On peut dire que la création des appellations contrôlées a reconnu aux défenseurs de nos grandes appellations le même droit de propriété qu'aux créateurs des œuvres d'art.

Cette comparaison, il est agréable à celui qui écrit ces lignes de la formuler, car elle lui rappelle d'autres campagnes pour les droits d'auteur et de propriété. Droit d'auteur aux artistes, propriété scientifique... Les vins de France, qui sont une œuvre d'art due à la science de nos vignerons, devaient nous trouver prêts à célébrer leur mérite.

Lucien Klotz.

(*) Voir *L'Illustration* du 13 janvier.

SAMARITAINE DE LUXE

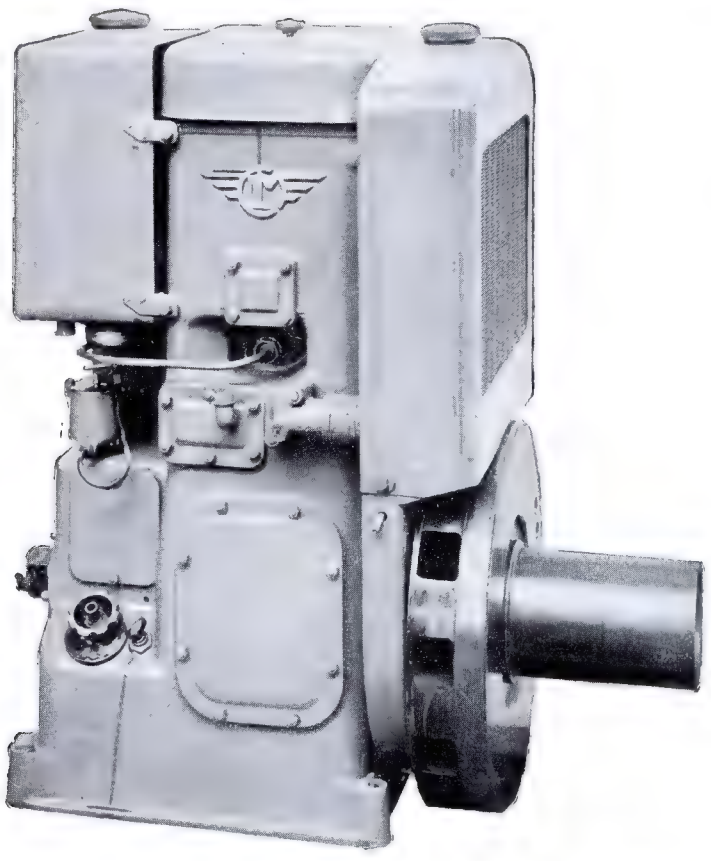
27, BOULEVARD DES CAPUCINES — PARIS

DE 6 CV

MOTEURS DIESEL

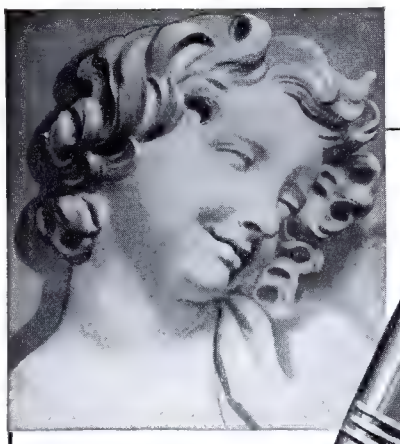
A 100 CV

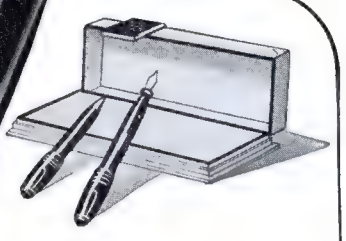
INDUSTRIELS — MARINS
GROUPES ÉLECTROGÈNES — MOTOPOMPES
ET MOTOCOMPRESSEURS



COMPAGNIE LILLOISE DE MOTEURS
85, RUE MARIUS-AUFAN — LEVALLOIS (SEINE)

PERFECTION





L'écoulement régulier de l'encre, la douceur d'une plume « éternelle », l'élégance de la ligne classent BAYARD comme le plus pratique, le plus robuste et le plus parfait des stylos. Vous le choisirez pour sa beauté, vous l'aimerez pour ses qualités.

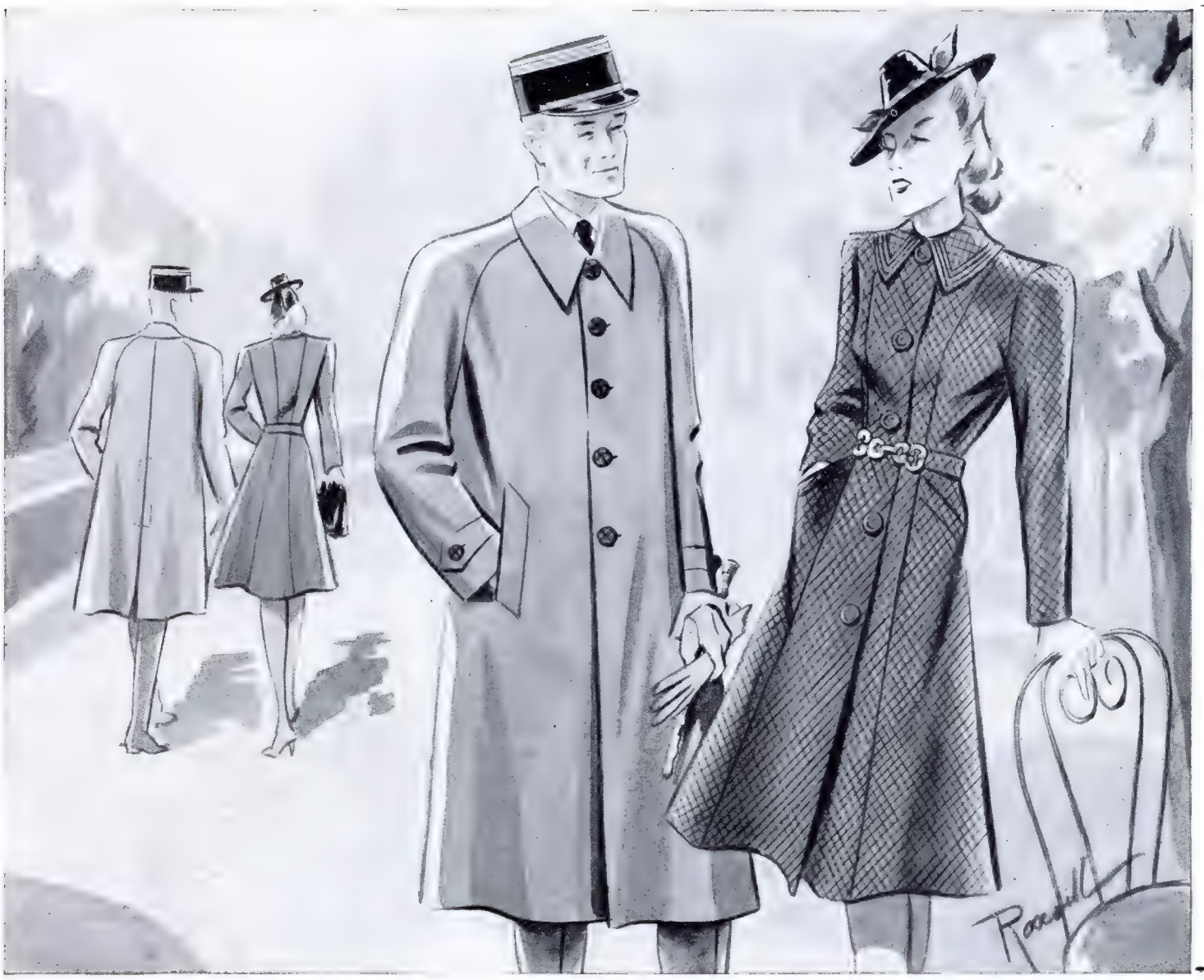
Le SUPERSTYL	200 fr.
Le SUPERSTYL et son porte-mine	255 fr.
Le SUPERSTYL dame	130 fr.
Le SUPERSTYL dame et son porte-mine	185 fr.

200 F

LE Superstyl DE BAYARD

le stylo sans reproche

190 TS



C. C. C.

LE COUTURIER DU MANTEAU DE PLUIE

35 A 41, Bd HAUSSMANN
PARIS

64 A 66, RUE NEUVE
BRUXELLES

Hôtels, Restaurants recommandés

DÉPARTEMENTS

MONTE-CARLO — **MONTE-CARLO PALACE** Proximité immédiate des Jardins et du Casino. Confort parfait — Excellente cuisine. Pension dep. **85** fr. Tél. dans toutes les chambres.

MONTE-CARLO — **BRISTOL-MAJESTIC** Bord de la mer. Ouvert toute l'année. Arrangement famille. Prix Modérés.

BEAULIEU S/M. entre NICE & Mte-CARLO — Hôtels Bedford et Savoy. Bord de la mer. Garage, Tennis. **Ouverts toute l'année.**

JUAN-les-PINS — **HOTEL VILLA ALBA** Jardin fleuri. Panorama magnifique. Tout confort.

CANNES — **Hôtel BEAU-SÉJOUR** dans son grand parc privé. Dernier confort, prix mod.

JUAN-LES-PINS — **HOTEL WINDSOR** Près de la plage. Le chez-soi intégral au meilleur prix.

JUAN-les-PINS — Hôtel Courbet & Métropole 80 chambres - Confort moderne. Pension dep. **45** fr.

Monte - Carlo WINDSOR — Ouvert toute l'année Grand jardin Prix modérés Dernier confort

JUAN-LES-PINS — **LA RÉSIDENCE** Tout conf. Cuisine soig. Prix modérés.

NICE HOTEL BRICE — Au centre - Confort - Jardin Cuisine soignée - Ouvert toute l'année - Pension depuis **55** fr.

L'Edition de Guerre de

La Vie Lyonnaise

22e Année

rend compte, par le texte et la photographie, de la physionomie actuelle de Lyon et de sa région

3, QUAI GÉNÉRAL-SARRAIL LYON — TÉLÉPH. : LALANDE 53-31 LALANDE 53-32

G. BERTHILLIER, DIRECTEUR

ENVOI FRANCO D'UN NUMÉRO SPÉCIMEN CONTRE 2 FR. EN TIMBRES-POSTE

POUR VOUS ET VOS AMIS
COMMANDEZ LE
GASTRONOME GODET

LE COGNAC DE LUXE
Frs 65 LA BOUTEILLE CONTRE REMBOURSEMENT
FRANCO DOMICILE DANS TOUTE LA FRANCE
PRIX PUBLICITAIRE

Échos et Communications

LA LÉCHÈRE-LES-BAINS (SAVOIE).

Malgré les circonstances, La Léchère ouvre. Cure de santé, cure de repos en lieu sûr. Circulation, phlébites, vésicule biliaire, hypertension, jeunesse des jambes. Climat doux, hôtels très confortables. Demander brochure SA, 53, rue du Rocher, Paris.

OÙ PASSER L'ÉTÉ ?

Dans les stations d'Auvergne, les plus favorables aux coloniaux tant par la nature tonique et tempérée de leur climat que par les indications thérapeutiques de leurs eaux.

A La Bourboule : le lymphatisme et ses manifestations respiratoires ; le paludisme ; les dermatoses ; le diabète.

A Châtel-Guyon : les maladies des voies digestives (intestin et foie) ; les entérites coloniales.

Au Mont-Dore : l'asthme ; l'emphysème ; les maladies du nez, de la gorge et des bronches.

A Royat : les maladies du cœur et des artères (hypertension, artério-sclérose).

A Saint-Nectaire : les maladies des reins (néphrites, albuminuries) et l'anémie.

nrf

Vient de paraître :

" PROBLÈMES ET DOCUMENTS IN-OCTAVO "

L'EMPIRE FRANÇAIS
par
Philippe ROQUES et M. DONNADIEU

LE LIVRE QUE TOUT FRANÇAIS DOIT LIRE

Un volume au format in-8 carré
236 pages, 3 cartes
Prix : **27 francs**

UNE BARRIÈRE INFRANCHISSABLE A L'HUMIDITÉ

Les produits hydrofuges sont nombreux, mais leur application est le plus souvent difficile et demande des spécialistes.

Tel n'est pas le cas de Cimenfersec, dont l'emploi est à la portée de tous pour combattre efficacement l'humidité des murs, pour arrêter les fuites des réservoirs, des citernes, des terrasses. Demandez la notice à Cimenfer (car c'est un produit de la grande marque bien connue), 72, quai de l'Hôtel-de-Ville, Paris, et vous la recevrez franco.

G. Massenet

Sous tous les climats... ...sous toutes les latitudes !

D'un bout à l'autre du Monde, des régions glaciales aux Tropiques, TESTUT triomphe...

...par son expérience

car un siècle d'études et de réalisations pratiques ont permis à cette vieille marque de résoudre tous les problèmes.

...par sa qualité

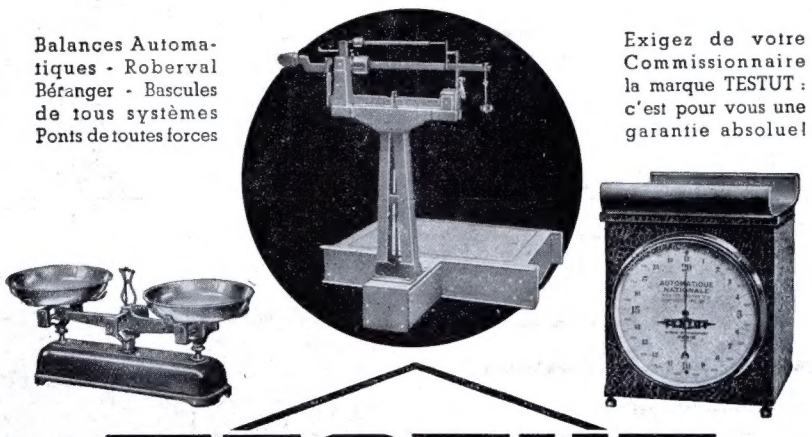
car le matériel TESTUT ne se contente pas de promettre : il "tient". Sa robustesse à toute épreuve lui permet d'affronter les transports les plus rudes et les plus durs services.

...par sa précision

car celle-ci est légendaire et fait désormais loi dans le domaine si délicat des instruments de pesage.

Balances Automatiques - Roberval Béranger - Bascules de tous systèmes Ponts de toutes forces

Exigez de votre Commissionnaire la marque TESTUT : c'est pour vous une garantie absolue !



TESTUT

La balance de France ...et des colonies !

8, RUE POPINCOURT - PARIS 11e
Téléph. : Roquette 88-70

Voici les jeux préférés de plus de 200.000 familles françaises

1 LEXICON est un jeu de 52 cartes dont les figurines et couleurs habituelles sont remplacées par des lettres et des chiffres. C'est l'art du bridge combiné avec l'esprit des mots croisés. Un jeu qui se joue à 2, 4, 5 et même davantage. Il n'y a pas de jeu aussi varié pouvant vous distraire toujours avec un égal plaisir.

L'EMPIRE FRANÇAIS

2 Sur 60 cartes sont représentés des scènes de la vie coloniale, des types d'indigènes, des croquis géographiques, la superficie, la population, les produits des colonies. Documentation fournie par le Service intercolonial du ministère des Colonies. C'est en vous amusant que vous connaîtrez les richesses et la splendeur de notre Empire colonial. Jeu idéal pour la jeunesse.

3 MONOPOLY est un jeu unique par sa nouvelle formule. C'est toute l'activité intellectuelle que doit déployer un financier, pas une seconde l'intérêt ne se ralentit et c'est la danse constante des achats, des ventes, des emprunts... et des billets de banque. Monopoly est un amusement incomparable et toujours renouvelé. Pour 4 à 8 joueurs.

4 FLECHECLAIR Jeu « national » anglais. Jeu de flèches transformé de manière à éviter le danger des flèches lourdes et pointues. Jeu d'adresse par excellence. Présentation permettant de jouer à deux jeux différents.

En vente à prix imposés, dans les magasins de jeux et cadeaux et grands magasins.

MIRO COMPANY
PARIS, ÉDITEUR

ÉCHOS ET NOUVEAUTÉS

ÉCONOMISEZ 35 % DE COMBUSTIBLE SUPPRIMEZ LES COURANTS D'AIR

Augmentez votre confort.

Avec les véritables joints métalliques brevetés SUPERHERMIT vous supprimez radicalement les courants d'air, les déperditions de chaleur, les infiltrations de pluie, de suie, de

poussière et le bruit. SUPERHERMIT est invisible et s'adapte à toutes fenêtres et portes bois ou métal. Dix ans de garantie.

Demandez la documentation n° 6 à

SUPERHERMIT,

79-81, Faubourg-Poissonnière, Paris ; 13, rue des Poissonniers, Bruxelles.

●

LES BIJOUX MODERNES DE DUSAUSOY

Expert-joaillier

VENTE — ACHAT — TRANSFORMATION

41, boulevard des Capucines, PARIS

●

SUPPRIMEZ L'EAU CALCAIRE...

ennemie de votre santé qui, employée pour la cuisine, cause et aggrave rhumatismes, arthrite, maladies de foie, de reins, intestins, etc. *(Regardez le tartre dans vos casseroles.)*

Abîmant et desséchant la peau et les cheveux, si employée pour la toilette.

Abîmant, usant le linge, entartrant les chaudières, canalisations, etc.

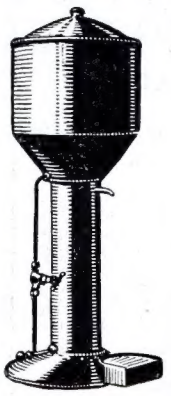
Contrariant tout travail, entraînant des dépenses inutiles. Un adoucisseur d'eau TETTBRO « coûte moins que rien ».

Brochure gratuite sur demande.

« TETTBRO », service 20, 216, rue de Rivoli, Paris. Téléph. : Opéra 22-88.

LE CARBOCHLORE

Le Carbochlore, qui a reçu l'approbation du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, garantit, dans tous les cas, de l'eau rigoureusement *stérilisée* et parfaitement *désodorisée*.



Les appareils Carbochlore permettent de traiter toutes les quantités d'eau désirables, depuis l'appareil *ménager* jusqu'aux appareils *automatiques* à grand débit.

Ces appareils très simples, d'installation facile, n'exigent aucune surveillance ni contrôle. Ils sont adoptés par le Service de santé de l'armée, les Chemins de fer et les Services du génie rural.

Documents et renseignements : LE CARBOCHLORE, 6, rue de Téhéran, Paris. Carnot 33-22.

●

CONSOMMEZ DE L'EAU RÉELLEMENT PURE

Le Filtre Chamberland Système Pasteur, sans avoir recours aux procédés antiseptiques, donne l'eau naturelle et absolument pure, débarrassée de toutes les impuretés et bacilles qu'elle peut contenir.

Filtres fonctionnant sous pression.

Filtres fonctionnant sans pression.

Filtres « Colonial » et de voyage.

Bougies de diverses porosités pour laboratoires

Le Filtre Chamberland Système Pasteur est employé dans tous les Instituts Pasteur pour purifier les sérums et les toxines.

Siège social : 80 *bis*, rue Dutot (XVe).
Téléph. Vaugirard 26-53.
Adresse télégr. Filtrum-Paris.

●

VOTRE VOITURE PEUT RENDRE MIEUX

Le bon fonctionnement d'un moteur, ses départs, ses reprises, sa consommation, son rendement dépendent pour beaucoup des bougies qui l'équipent et de leur réglage.

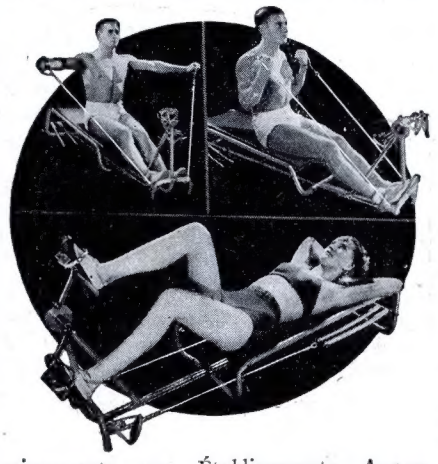
C'est là une chose qu'ignorent trop d'automobilistes qui pourraient tirer un bien meilleur parti de leur voiture en dépensant moins ! Pour combler cette lacune, les BOUGIES A. C. ont édité une remarquable brochure documentaire illustrée : *12 Conseils d'Allumage*. Ce véritable guide a sa place dans toute voiture et présente d'une façon claire et pratique tout ce qu'il faut savoir sur les bougies, leur choix et leur entretien.

Envoi gratuit sur demande à BOUGIES A. C. 151 *bis*, av. du P^t^-Wilson, Puteaux (Seine).

POUR GARDER BEAUTÉ, SANTÉ, JEUNESSE

Pour faire fondre les hanches, pour réduire le ventre, éviter l'embonpoint, pour garder un corps jeune, mince et souple, FAITES DIX MINUTES CHAQUE JOUR un exercice salutaire, agréable, à haut rendement avec ADAMS-TRAINER, seul appareil de culture physique en appartement qui combine le pédalage et l'exercice des bras et du tronc.

Pliage instantané. Encombrement nul. Poids, 10 kilos. Gratuitement, demandez la luxueuse brochure IA donnant tous ren-



seignements aux Établissements ADAMS, 3, quai de Retz, à Lyon. Ecrivez aujourd'hui. Remettre, c'est oublier, et oublier, c'est grossir, se déformer... vieillir.

Paris : Harding Sports, 4, rue Duphot.

Suisse : Rochat, C. P. 2.124, Lausanne.

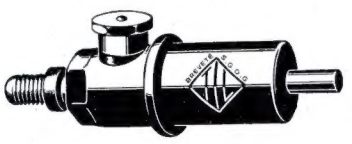
Égypte : Établissements Cicurel, Le Caire.

●

UN NOUVEAU GRAISSEUR AUTOMATIQUE

Les difficultés de graissage sont résolues par l'emploi des graisseurs TIL *à débit régularisé*.

D'un remplissage facile, ils assurent sans



intervention un graissage parfait pendant de nombreuses heures, un indicateur de capacité permet de juger de l'opportunité de leur remplissage.

THIRION, 103, rue Saint-Sever, Rouen.

●

REINS AU CHAUD

La ceinture tubulaire de flanelle élastique, en filés Lastex du Dr M. GIBAUD, procure une douce chaleur aux reins et à l'abdomen.

Documentation : SPORFLEX-GIBAUD, 2, rue Balay, Saint-Etienne.

Dépôts en Suisse et en Belgique.

SUPPRIMEZ LE RISQUE DE CASSE

Résultat d'une technique moderne dans le travail de la cellulose, le VITREX est un verre souple ayant une armature métallique en fils d'acier galvanisés.

Flexible et léger, il est cependant absolument

incassable et résiste à toutes les intempéries.

Le VITREX est perméable aux rayons ultraviolets. Il assure une lumière riche en radiations de toutes sortes permettant la formation des vitamines nécessaires aux végétaux et aux animaux.

Le VITREX est un isolant parfait contre la chaleur ou protège du froid mieux que tous les matériaux translucides habituellement utilisés.

Sa facilité de pose permet à chacun de garnir : châssis de couche, serres, poulaillers et toutes ouvertures d'éclairage.

En vente dans les quincailleries. Demandez notice « E-X » VITREX, 27, rue Drouot, à Paris (9e). Provence 03-03.

●

LA SÉCURITÉ DANS LE CAMPING

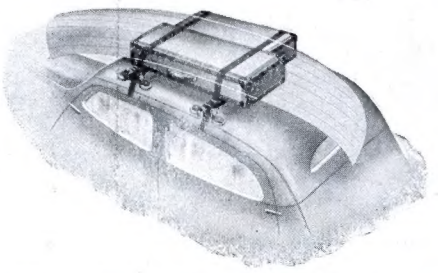
est toujours l'apanage des Établissements RACLET, qui, avec leurs tissus à grande résistance et imperméables, ont toujours eu la préférence des campeurs. Grâce à leur grosse capacité de production ils continuent de servir la clientèle civile. Les séries sont moins nombreuses, mais les tissus toujours garantis : un tissu lourd genre armée française ; une toile légère, genre Tropic, et l'inimitable MÉTASOL pour les tapis de sol. En vente partout. Gros : C. RACLET, 16, avenue du Bel-Air, Paris.

●

"FIX-O-TOIT"

Ce porte-bagages procure 100 % de confort, car il supprime tout encombrement dans l'intérieur de la voiture. Peut être utilisé avec ou sans galerie.

Il se fixe instantanément sans percer un



trou et sans sangle à l'intérieur de la carrosserie. Catalogue gratuit sur demande. Etabl^ts^ MARVEL, 122, av. Philippe-Auguste, Paris (XIe). Exigez la marque « MARVEL » sur chaque appareil.

GANT PERRIN

Tout le charme de Paris dans votre main

les bas chaussettes mi-bas socquettes
UNE SEULE MARQUE
DD
DORE-DORE FONDÉE EN 1719
LA PLUS ANCIENNE LA MEILLEURE
VENTE AU DÉTAIL DANS TOUTES LES BONNES MAISONS

Pour tous vos clichés adressez-vous
AUX ATELIERS DE PHOTOGRAVURE DE "L'ILLUSTRATION"
Se renseigner au
SERVICE DE LA PHOTOGRAVURE
13, rue Saint-Georges — PARIS (9e)
Tél.: Trudaine 82-54 (4 lignes groupées sous ce numéro).

LES VERRES PONCTUELS
STIGMAL
CORRIGENT ET PROTÈGENT PARFAITEMENT LA VUE
Ils sont fabriqués en plus de 1500 combinaisons différentes pour correspondre à toutes les imperfections des yeux.
En vente chez les Opticiens Spécialistes (Prix imposé)
La Société des Lunetiers, 6, rue Pastourelle, Paris, ne vend pas aux particuliers.

la cerise elle-même voilà Cherry Rocher
GRANDE LIQUEUR

MUSCAT DE FRONTIGNAN DE LA COOPÉRATIVE
Expédition Caisses : 2 bouteilles, 44 francs; 3 bouteilles, 66 francs ; 6 bouteilles, 114 francs, franco domicile contre versement compte chèque postal : Montpellier 3865. Mêmes prix, envois aux armées. Échant. gratuits.
COOPÉRATIVE DES MUSCATS DE FRONTIGNAN (Hérault). — Agents sérieux demandés.

Noblesse du Bas
NOBLESSE DE LA SOIE
Bas MONTAGUT
BONNETERIE CEVENOLE
VALENCE (Drôme)

La brochure qui vous fera recevoir !
550e mille
L'EXAMEN POUR LE PERMIS DE CONDUIRE
Comment répondre, comment manœuvrer
par BAUDRY DE SAUNIER
ÉDITION 1940 PRIX : 5 fr. 50
Reçue à 16 ans.
Nombreuses illustrations (quatre planches en couleurs : signaux routiers), cas divers de priorité de passage, etc.
E. FLAMMARION, Éditeur.

Apprenez la reliure chez vous!
Apprenez à exécuter toutes reliures chez vous, grâce aux cours par correspondance et au matériel spécial de l'INSTITUT ARTISANAL DE RELIURE. Demandez la belle brochure N° 4 envoyée gratuitement, 5 bis, Cité Malesherbes, PARIS (9e)

Pour soulever MALADES et BLESSÉS
LITS-DUPONT
10, rue Hautefeuille (6e)
Location: Paris et Province
Tél : Danton 05-61 05-62

ATELIERS ET CHANTIERS MARITIMES DE DAKAR S. A.
A. C. D.
Ateliers : ROUTE DE BEL-AIR
Tél : 617 — Ad. Tél. : ATELIERS-DAKAR
RÉPARATIONS DE NAVIRES
CONSTRUCTIONS EN FER
Siège social : 11, avenue Lebon, DAKAR
BOITE POSTALE 170 — TÉL. : 38, 43, 543
PARIS : 13, rue Chateaubriand
TÉL. : ÉLY. 15-25. AD. TÉL. FREIGHTER-PARIS

SOULAGEMENT RAPIDE DES MAUX D'ESTOMAC
POUDRE DOPS
ALCALINOPHOSPHATÉE DU D O. DUBOIS
Brûlures - Crampes - Acidité
En vente dans toutes Pharmacies

COGNAC FROMY
Le cognac des connaisseurs
ETABLIS 1815
FROMY, ROGÉE & Cie COGNAC

LES MACHINES A COUDRE "ATHOS"
LA PLUS IMPORTANTE FABRIQUE FRANÇAISE
MODÈLES LES PLUS PRATIQUES, LES PLUS ROBUSTES ET LES PLUS PERFECTIONNÉS POUR TOUS LES USAGES
VIBRANTES, ROTATIVES, CENTRALES
MACHINES INDUSTRIELLES
POUR TOUS RENSEIGNEMENTS S'ADRESSER AUX USINES : 58 A 66, RUE DE MOUZAIA, PARIS-XIXe

MOUTARDE FORTE "GREY-POUPON" à DIJON au VIN BLANC

BIBLIOGRAPHIE COLONIALE

Un livre clair, précis, chiffré, et qui joint la leçon historique à l'étude des réalités présentes, est publié par M. Philippe Roques et Mme M. Donnadieu sous ce titre : *l'Empire français* (Gallimard, édit.)

Les auteurs ont donné à leur livre cet objet essentiel, qui d'ailleurs rejoint le but de notre présent numéro : « Apprendre aux Français qu'ils possèdent outre-mer un immense domaine, car si la France est un empire de 110 millions d'habitants il arrive qu'elle ne le sache pas toujours très bien. Elle continue souvent à parler, à penser et à agir comme si elle restait simplement une nation européenne, une des plus riches et des plus belles sans doute, mais non pas désormais la plus peuplée et la plus vaste. »

Comment pourrait-on concevoir que l'étendue — presque un vingtième des terres habitées — la variété, les ressources en hommes et en produits, les richesses actuelles et virtuelles de cet Empire ne se fixent pas dans l'esprit de tout Français ? Et tout Français aussi doit connaître l'œuvre qu'ont édifiée au loin les plus entreprenants des fils de France, comme il doit pouvoir dénombrer les forces jeunes et fraîches aptes à relayer ou doubler en cas de péril celles de la métropole.

Le livre de M. Roques et de Mme M. Donnadieu réserve son premier chapitre à l'expansion coloniale, qui, en cinquante ans, réalisa notre Empire actuel. Les chapitres suivants traitent de l'Empire français à travers le monde, de l'Empire puissance militaire et puissance économique et, enfin, de l'Empire communauté spirituelle.

LIVRES DE GUERRE 1939-1940

M. Jacques Boulenger a réuni sous ce titre : *Quelque part sur le front* (Calmann-Lévy, édit.), la suite des reportages qu'il a publiés dans *le Temps*, dont il est correspondant aux armées. Le volume regroupe ces articles, dont la forme vive anime les thèmes traités et les visions rapportées.

Un petit livre de M. C. de Bourcet, écrit au cours des hostilités de la guerre russo-finlandaise, se consacre à *Mannerheim maréchal en Finlande* (Sorlot, édit.). Cette esquisse, précise l'auteur, a été rédigée pour les Français, qui doivent mieux connaître l'homme, le soldat et le chef qui fut l'âme de la défense de son pays.

LE SILENCE DES VIEILLES MAISONS

Silence d'une vieille maison, cela fait un joli titre pour un livre d'évocations familiales et d'études humaines. L'ouvrage (Payot, édit., Lausanne) est signé par le docteur René Burnand, qui a trouvé ses inspirations pendant ses vacances dans l'ancienne demeure des siens. Il y réveille l'écho du passé. Des lointaines aventures militaires des premiers habitants de « la Bourcane » il conduit le lecteur jusqu'à l'époque actuelle, en faisant revivre des figures pittoresques ou attachantes.

En ranimant les existences paisibles d'autrefois M. René Burnand a voulu reposer ses lecteurs de la « cruelle actualité ». L'auteur invite ses contemporains à se souvenir que leurs prédécesseurs ont des droits sur eux, qu'ils ont contribué à façonner leur personnalité et qu'une nation n'est forte que dans la mesure où ses enfants sont attachés à leur passé, à leur sol et à leurs traditions.

Tel est l'enseignement d'un ouvrage où un discret lyrisme se compose avec un agréable humour dans les évocations du pays vaudois. Un artiste fraternel, M. David Burnand, a imagé le livre d'une trentaine de compositions fort attachantes.

L'Administrateur général : JEAN BASCHET. Imprimerie de *L'Illustration*, 153, route de Saint-Denis, à Bobigny, Seine. — PRINTED IN FRANCE. L'Imprimeur-Gérant : EMILE ACHARD.

St RAPHAËL
QUINQUINA
Grand Vin de France
Le St Raphaël quinquina sève et sang de nos plus belles vignes, nourries du soleil de la Méditerranée, est avant tout un excellent vin de liqueur et un apéritif d'une saveur incomparable, aux propriétés toniques, reconstituantes et fortifiantes, pouvant être consommé
par tous
en toutes saisons
sous tous les climats
PHILI